МЫ КУПИЛИ ОСАГО БЕЗ ТЕХОСМОТРА! ›4

№3 (969) МАРТ 2012 WWW.ZR.RU

За рулем

VW POLO НА БЕЗДОРОЖЬЕ ›58

OPEL ASTRA В ДЕТАЛЯХ ›192

RENAULT MEGANE В РЕМЗОНЕ ›178

DAEWOO NEXIA **LADA GRANTA** **ZAZ CHANCE**

БОЛЬШОЙ ТЕСТ ›28

ISSN 0321-4249
9 770321 424007 12003

ГОД С ПОЛИЦИЕЙ: ПОДВОДИМ ИТОГИ ›200

ТЕСТ ЛЕТНИХ ШИН 14': 12 МОДЕЛЕЙ ›132

ЧТО КУПИТЬ: **CAMRY ИЛИ TEANA** ›106

ЗАЛИЛИ ЛЕВЫЙ БЕНЗИН: СПАСАЕМ МОТОР ›144

За рулем
№03 2012 · С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 969-й

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Антон Чуйкин
EDITOR-IN-CHIEF Anton Chuykin
ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Вячеслав Субботин, Дмитрий Федоров
ШЕФ ПО ТЕКСТУ Владимир Аркуша
СОВЕТНИКИ Марк Тилевич, Норберт Хоббхан
ИСПЫТАНИЯ, НОВИНКИ ТЕХНИКИ
Сергей Канунников (зав. отд.), Сергей Воскресенский, Михаил Гзовский, Максим Гомянин, Сергей Клочков, Александр Крапивин, Сергей Мишин, Денис Панов, Юрий Тимкин, Максим Сачков (зав. отд.), Кирилл Милешкин
ЭКСПЕРТИЗА, СПЕЦПРОЕКТЫ
Михаил Колодочкин (зав. отд.), Алексей Воробьев-Обухов
АВТОРЫНОК
Евгений Борисенков (зав. отд.), Анна Клепач, Максим Приходько, Игорь Теременко
ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ
Андрей Сидоров (зав. отд.), Геннадий Емелькин, Игорь Козлов, Эдуард Конон
БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО
Игорь Моржаретто (зав. отд.), Сергей Смирнов (юрист), тел. (495) 608-30-27
СПОРТ И ТЮНИНГ
Вадим Крючков (зав. отд.), Сергей Зиновьев, Вадим Никишев
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОЕКТЫ
Сергей Баландюк
ОФОРМЛЕНИЕ
Владислав Крупчинский (главный художник), Александр Мандрусов, Олег Воеводов, Олег Юрков, Ольга Кладовикова, Ольга Джишкариани; Александр Батыру, Александр Кульнев, Георгий Садков, Константин Якубов, Евгений Ветохин
iPAD-ВЕРСИЯ digital@zr.ru
Дмитрий Пильников (руководитель проекта), Павел Леонов, Екатерина Ивкова, Милиана Коломиец, Сергей Патмар, Анастасия Приходько
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Степан Кузьменко (директор), Алексей Копотов, Александр Мухин, тел. (495) 363-47-27
РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
Евгений Теременко, Геннадий Алидин, тел. (499) 267-30-65, 261-71-81
Формат 207×270 мм
Отпечатано в типографии Eurogravure S.p.A. (Италия)
Выходит один раз в месяц

ТИРАЖ 415 000 экз. Сертифицирован Национальной тиражной службой

УЧРЕДИТЕЛЬ ОАО «За рулем»
ИЗДАТЕЛЬ ООО «Издательство «За рулем»
ДИРЕКТОР Алексей Васин
Адрес: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, тел. 607-27-33, факс 737-43-07, info@zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10
Editorial office Western Europe
Norbert Hobbhahn
Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784
Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany
Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати. Рег. № 0110728
Материалы, опубликованные в журнале, – собственность ООО «Издательство «За рулем». Их перепечатка допускается только с разрешения ООО «Издательство «За рулем».
Материалы под рубрикой «Рекламная публикация» печатаются на правах рекламы. Редакция не несет ответственности за достоверность информации, опубликованной в рекламных материалах.
Подписка на журнал в отделениях связи СНГ.
Цена экземпляра по каталогам Роспечати «Газеты, журналы» – 42 рубля, МАП «Почта России» – от 38 до 62 рублей, розничная цена – свободная.
Подписной индекс издания у Роспечати на полгода 70321, на год 72390, МАП – на полгода 99122.
© «За рулем», 2012

ДЕЙСТВИЕ РОЖДАЕТ... ЧТО?

Антон Чуйкин, главный редактор

Век информации – так мы уже довольно давно называем свой временной отрезок. При этом за избытком сведений постепенно забываем, для чего они нужны. Для какого-то действия! Информация ценна не сама по себе, она требует реакции. Пример новости 1: «Первого марта на клумбе перед Большим театром расцвели тюльпаны». Пример новости 2: «На клумбе перед Большим театром расцвели тюльпаны. Уволен теплотехник, допустивший протечку кипятка под клумбу. Награжден озеленитель, вовремя кинувший в теплую лужу пару луковиц».

Публикуя результаты социального опроса, проведенного в рамках Гран-при «За рулем» (2012, № 1), мы пообещали довести их до сведения законодателей. Чтобы тревожная, простите за штамп, информация вызвала реакцию. И вот производим действие: идем в Государственную думу.

Заместитель председателя Андрей Воробьев внимательно ознакомился с отчетом. Пообещал принять во внимание голоса автолюбителей. Тем более что все вопросы на слуху. Водители недовольны не столько системой ОСАГО, сколько ее реализацией: жалуются на высокие тарифы, проволочки с выплатами, обилие формальностей. И идея поднять предел содержания алкоголя до 0,3 промилле – вовсе не желание пить за рулем, а разумное предложение учесть погрешность прибора и особенности конкретного человека.

Госдума на то и есть, чтобы выполнять наши наказы. Мне, признаюсь, понравился деловой разговор в Охотном Ряду. Очень рассчитываю, что за нашей информацией последуют действия, результатом которых станут новые, отвечающие реальным нуждам людей законодательные акты.

Заместитель председателя Государственной думы РФ Андрей Воробьев: **«Мы услышали, в первую очередь, недовольство техосмотром, вопросы насчет ОСАГО и содержания алкоголя. Будем их обсуждать, – законы, которые нуждаются в изменениях, можно и нужно поправлять».**

Смотрите на iPad:
талон ТО – сделай сам

МЫ КУПИЛИ ТЕХОСМОТР!

По легенде (и на самом деле) у меня ВАЗ-2111. Комплект документов на него полный и абсолютно законный, но история, которую я буду рассказывать, звучит немного иначе: после годичного простоя на даче машину необходимо перегнать домой. Ни талона техосмотра, ни полиса ОСАГО на нее нет. То есть надо их где-то купить.

По нынешнему закону ТО можно проходить в любом месте. Чем плох, к примеру, подмосковный город Можайск?

«КРАТКИЙ КУРС» ТЕХОСМОТРА

Оставив авто на парковке близ центральной улицы, начинаю обход. В страховых компаниях МАКС и ВСК на просьбу продать полис ОСАГО без талона ТО ответили однозначным отказом. Тем не менее надежду подарили. По словам менеджера МАКСа, в Росгосстрахе можно сразу пройти техосмотр и полис получить. Там, выслушав мою историю, охотно взялись помочь. При этом пояснили, что сам техосмотр мне придется пройти позже и не здесь, а в Москве: «У нас пока нет экспертов, но вы получите на руки акт осмотра машины и сам талон техосмотра. В московском офисе подпишете документы у экспертов – и всё».

Заполнив необходимые бумаги, мы с сотрудницей компании вышли на улицу. Осмотр машины занял ровно минуту.

– У вас шины одинаковые все?

– Да, зимние, шипованные, и запаска такая же.

– Лампочки все светят? Ручник работает? – продолжала «допрос с пристрастием» дама.

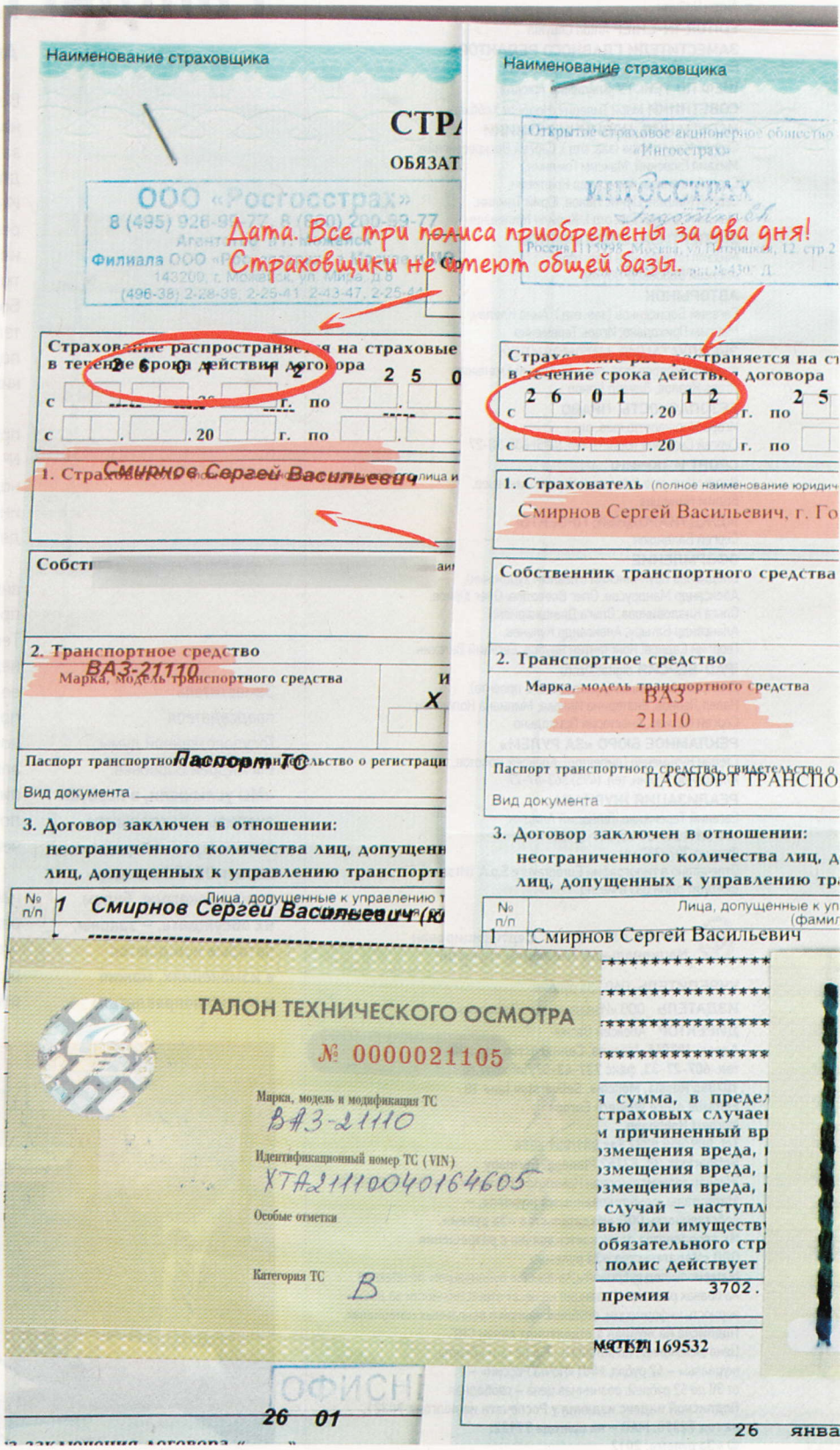
– Да, все нормально работает.

– Очень хорошо! Смотрю, у вас и стекла не тонированы, и трещин на них нет.... В двигателях я все равно ничего не понимаю, поэтому уж сами перед техосмотром всё проверьте!

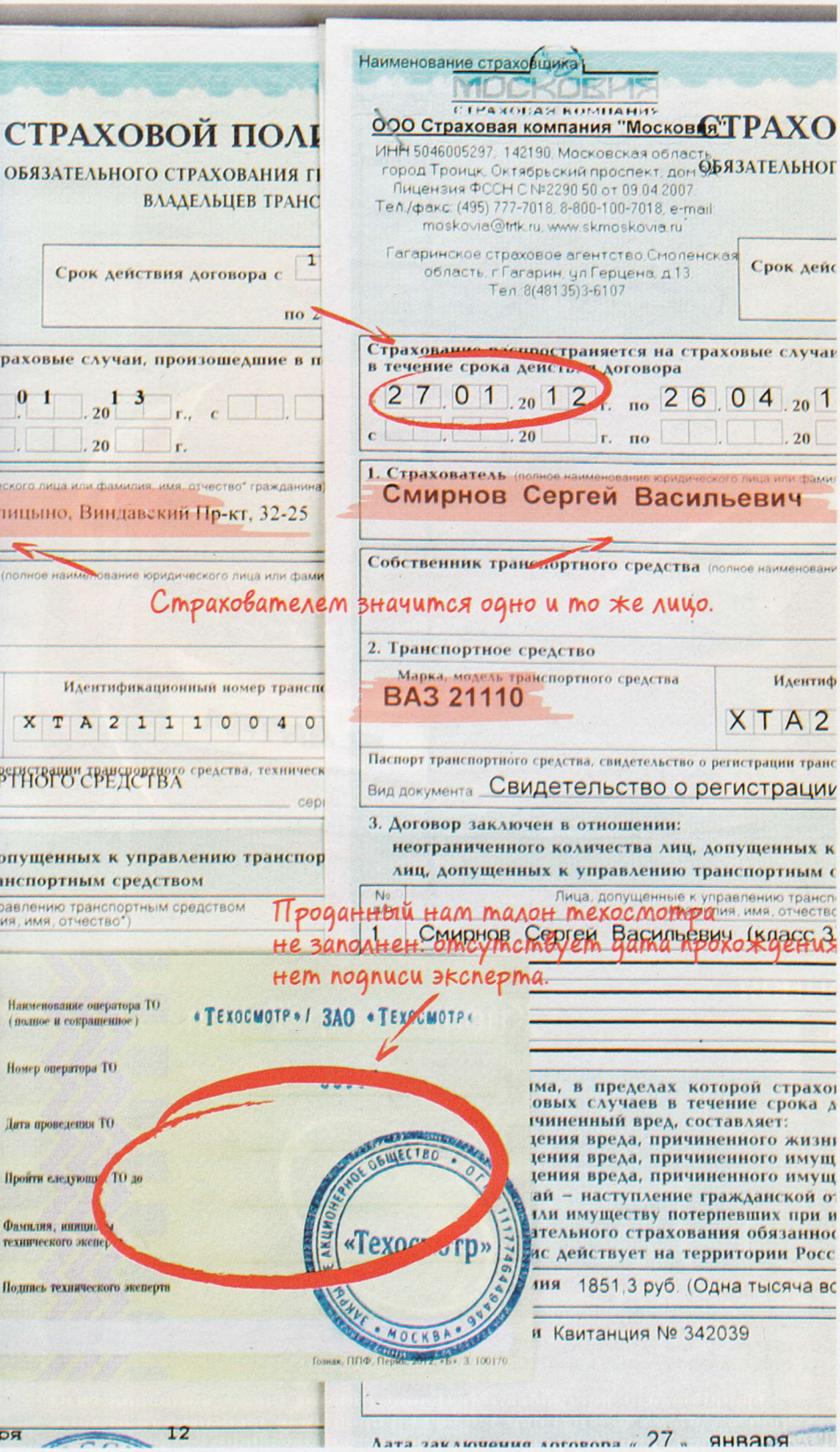
На этом процесс техосмотра был признан закончившимся. Даже замерзнуть в 15-градусный мороз не успели.

Через полчаса я стал счастливым обладателем полиса ОСАГО

НЫНЕШНЯЯ РЕФОРМА – ЭТО ФАКТИЧЕСКАЯ ОТМЕНА ТЕХОСМОТРА. НО СТРАНА К ЭТОМУ НЕ ГОТОВА!



С начала этого года мы зажили по-новому: техосмотр обязателен, но талон ТО сотрудники ГИБДД уже не требуют. Он нужен только при покупке полиса ОСАГО. Законный вопрос: а кому теперь вообще нужен техосмотр? Может, самим страховщикам? Выяснял **Сергей Смирнов**.



и талона ТО. Заплатил 3700 рублей за страховку и 690 – за талончик. Хотя на самом деле этот талон неполноценный: оборотная сторона его не заполнена (но печатью заверена!). Чтобы там появилась подпись эксперта, в дополнение к «визуальному осмотру» нужна еще и диагностика автомобиля. Только после этого процедура ТО будет официально завершена. Мне выдали на руки расписку от 26 января 2012 года, согласно которой я обязуюсь пройти техосмотр, причем в этот же день, в фирме «Техосмотр». Это, между прочим, в Москве, в 100 км от Можайска. А если я не захочу ехать туда по зимней дороге? Ничего, думаю, не случится: полис ОСАГО у меня в руках, а талончик ТО с 1 января нужен только... при получении полиса ОСАГО.

ДЕЛОВ-ТО...

Я обошел офисы еще нескольких страховщиков, но везде получил отказ. Рабочий день уже заканчивался, когда я увидел вывеску крупной страховой компании, которая «платит всегда».

– Здравствуйте, мне бы полис ОСАГО купить, только у машины техосмотра пока нет... – робко начинаю, уже приготовившись уйти ни с чем.

Я даже не успел рассказать легенду – страховой агент быстро заполнил полис и вручил его со словами:

– В общем, с техосмотром пока бардак и неопределенность. ГАИ талон ТО не проверяет, так зачем он вам? В течение года можете ездить так. А там, глядишь, все устаканится.

СТРАХОВОЙ БИЗНЕС

На другой день я отправился в соседнюю, Смоленскую область. В гагаринском офисе Росгосстраха мне поначалу предложили ту же схему, что и в Можайске, но, изучив документы, отказали: мол, с машинами из других регионов они не работают (хотя закон разрешает пройти ТО где угодно). В страховой компании «Московия» после недолгих уговоров полис ОСАГО согласились продать и без прохождения техосмотра.

Пока у нас в стране «бардак и неразбериха», страховые компании, думаю, проживут очень удачный год. Ведь у них появился новый источник доходов: продажа талончиков ТО.

Только при чем здесь безопасность? ЗР

КРУПНЫМ ПЛАНОМ
Действие рождает... что? 3

МЫ КУПИЛИ ТЕХОСМОТР!
Рейд: покупаем талон ТО 4

НОВОСТИ 20, 112, 226

АВТОМОБИЛИ

НАЦИОНАЛЬНЫЙ ВОПРОС
Тест «Лады-Гранта», «ЗАЗа-Шанс», «Дэу-Нексия» 28

ВЕСНА С ДОСТАВКОЙ НА ДОМ
«Опель-Астра Турер» 40

ГАДЖЕТ ПОЕХАЛ!
«Лаксджин-7 SUV» 46

ВОЗРАСТНОЙ ПОРОГ
«Мицубиси-Лансер 1,6» 52

ФИЗКУЛЬТ-ПРИВЕТ
«Субару-XV» 54

КРОССОМ ПО АСФАЛЬТУ
«Фольксваген-Кросс Поло» 58

ЧЕТЫРЕ ТАКТА ТИШИНЫ
Спецтест: «старт-стоп» 62

«ПАНДА», БЕЛЛА...
«Фиат-Панда» 68

КРЕАТИВНЫЙ ДИРЕКТОР
«Фольксваген-СС» 72

ДУШОЙ И ТЕЛОМ
Рестайлинг «Киа-Соул» 76

ИНДЕЕЦ УСТАЛ
«Джип-Чероки 2,8 CRD» 78

ПО НУЛЯМ
«Рено-Флюэнс Z.E.» и «Шкода-Октавия Грин Е-Лайн» 80

ЦВЕТЫ И МОРОЖЕНОЕ
Тест «Ситроена-С4 Пикассо», «Шевроле-Орландо» и «Форда С-МАХ» 86

КУРЬЕР

ВЫ НАМ ПИСАЛИ 100

В ПЕРВЫЙ РАЗ 104

АВТОРЫНОК

«ТОЙОТА-КЭМРИ» vs. «НИССАН-ТЕАНА»
Выбираем комплектацию 106

ЮРИДИЧЕСКИЙ ЛИКБЕЗ 110

ГОДОВОЙ БАЛАНС
Кроссоверы: потеря стоимости 116

«ТАКСИ СВОБОДЕН!»
Подержанный «Пежо-406» 120

СОДЕРЖАНИЕ | 2012, № 03

БУКСИР ДЛЯ КРОССОВЕРОВ
«Субару-Импреза WRX STI» глазами владельца 124

ЖИЗНЬ ПОСЛЕ СМЕРТИ
«Шкода-Октавия» с пробегом 150 тысяч 128

КОМПОНЕНТЫ

ПОЛГОДА ХОРОШЕЙ ПОГОДЫ
Большой тест летних шин 185/60R14 132

ПОЛТОРА ЛИМОНА
Занимательная электрика 140

ПРОМОКАШКИ
Что постелить на влажный пол 142

ЧЕМ ЗАПИТЬ БЕНЗИН?
Спасаем двигатель от суррогата 144

СТРАЖ В ГАРАЖ
Охранные системы 150

НОВЫЕ ТОВАРЫ 152

ТЕХНИКА

ГРАЖДАНЕ МИРА
Мотор-шоу в Детройте 156

СКОРОСТНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА
Все о скорости 166

В ТЫЛУ ВРАГА
Музей моторизации итальянской армии 168

НОВИНКИ, ИССЛЕДОВАНИЯ, ИЗОБРЕТЕНИЯ 174

РЕМОНТ И СЕРВИС

РЕНОМЕ
Тест-ремонт «Рено-Меган» 178

МЕНЯТЬ НЕЛЬЗЯ ОСТАВИТЬ
Сколько служат детали 184

ЛОВИМ ТОЧКИ
Мастерим удобный инструмент 186

СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ 188

ДО ПОСЛЕДНЕЙ КАПЛИ
Конкурс знатоков 190

ФАМИЛЬНЫЕ ЧЕРТЫ
«Опель-Астра» в деталях 192

БЕЗОПАСНОСТЬ

ГОД БЕЗ ДЯДИ СТЕПЫ
Что дала нам полиция 200

АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

216 ГАЗ-330232*
78 «Джип-Чероки»
28 «Дэу-Нексия»
28 «ЗАЗ-Шанс»
76 «Киа-Соул»
28 «Лада-Гранта»
46 «Лаксджин-7 SUV»
52 «Мицубиси-Лансер»
106 «Ниссан-Теана»
244 «Опель-Астра GTC»
192 «Опель-Астра»
40 «Опель-Астра Турер»
218 ПАЗ-320412 «Вектор»**
120 «Пежо-406»
230 «Рено-Дастер»
178 «Рено-Меган»
220 «Рено-Премиум»*
80 «Рено-Флюэнс Z.E.»***
86 «Ситроен-С4 Пикассо»
54 «Субару-XV»
124 «Субару-Импреза WRX STI»
106 «Тойота-Кэмри»
214 «УАЗ-Патриот Кемпер»
68 «Фиат-Панда»
58 «Фольксваген-Кросс Поло»
72 «Фольксваген-СС»
264 «Фольксваген-Туарег»
86 «Форд С-МАХ»
86 «Шевроле-Орландо»
128 «Шкода-Октавия»
80 «Шкода-Октавия Грин Е-Лайн»***
268 «Штайр-220»

*Грузовик. **Автобус. ***Электромобиль.

СОДЕРЖАНИЕ | 2012, № 03

ЖДИТЕ ПИСЕМ!
Как выписываются штрафы 202

ВСТРЕЧНАЯ-ПОПЕРЕЧНАЯ
Разъяснение Верховного суда 204

ПРЯМАЯ ЛИНИЯ С ДОБДД 206

ЭКОНОМИКА

ШТОРМ ВО ВРЕМЯ ШТИЛЯ
Продажи автомобилей в 2011 году 208

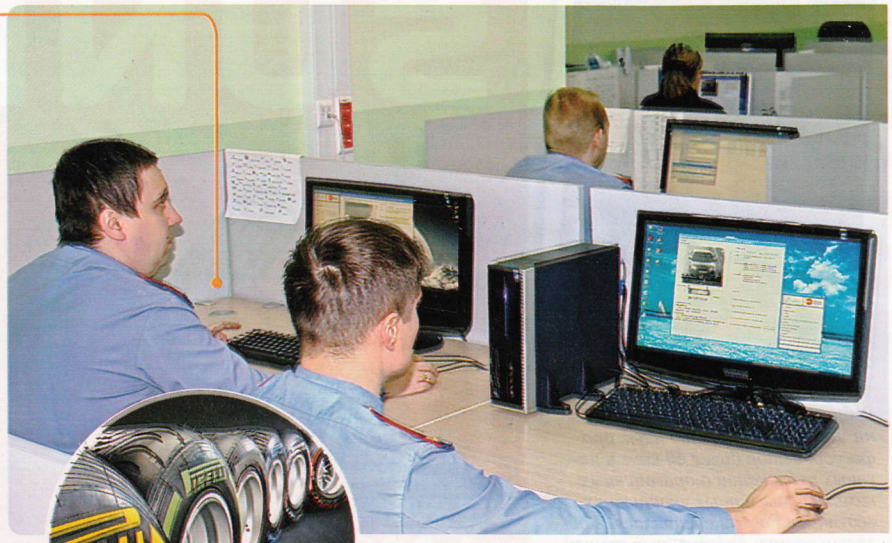
ИМЕНЕМ МЭРИИ
Автопром России: ЗИЛ 210

ГРУЗОВИКИ

МОЯ ХАТА С КРАЮ
«УАЗ-Патриот Кемпер» 214

ЮНЫЙ СТРОИТЕЛЬ
Самосвал ГАЗ-330232 216

КУДА ПОДАЛЬШЕ
Автобус ПАЗ-320412 «Вектор» 218



ЗАРАБОТАЛИ ПРЕМИАЛЬНЫЕ
«Рено-Премиум 440.19Т» 220

СПОРТ

ГОЛАЯ ПРАВДА
«Рено-Дастер» для трековых гонок 230

НАРКОТИК ПО ИМЕНИ «ДАКАР»
Марафон глазами зрителя 232

ДЫМ В ГЛАЗА
Формула-1: основные изменения 236

КОЛЕСНАЯ ФОРМУЛА
Шины для Формулы-1 238

ПАДДОК
Новости спорта 240

LA LIGA
«Опель-Астра GTC» 244

НА ГРЕБНЕ МОДЫ 248

БЕЗ ГРАНИЦ

В ПРИПОДНЯТОМ НАСТРОЕНИИ
Эксперимент: рулим на «каблуках» 252

КОЛЕСА ИЛИ КРЫЛЬЯ?
Автомобиль против самолета 254

ОРУЖИЕ ВОЗМЕЗДИЯ
Полицейские машины со всего света 256

ДВОРЕЦ ЗОЛУШКИ
Усадьба в Кирицах 260

ДУХИ ЮЖНОЙ АФРИКИ
Пробег на «Фольксвагене-Туарег» 264

ПРОЩАЙ, ОРУЖИЕ!
«Штайр-220» 1939 года 268

«ЗА РУЛЕМ» В ВАШЕМ ТЕЛЕФОНЕ

Мы запустили мобильную версию сайта: http://m.zr.ru. Пока в нем три вкладки: «Новости», «Водителю» и «Сервисы».

О содержании первой говорит ее название, в разделе «Водителю» размещена важная в дороге информация: нормативно-правовая (ПДД, таблица штрафов), справочная (коды регионов, типы регистрационных знаков и др.), просто полезная (список радиостанций с привязкой к регионам, действия при ДТП и оказание первой помощи), телефоны экстренных и справочных служб по регионам. Наконец, на страничке «Сервисы» можно найти перечень СТО, моек, АЗС, магазинов запчастей, шиномонтажных мастерских, причем ссылки направляют по клику прямо на карту Google с соответствующим запросом.

И все это – лишь начало: мы планируем активно развивать новый сервис.

ЕЩЕ ОДИН ИЗ ПИТЕРА

На заводе «Хёндай Мотор Мануфактуринг Рус» в Санкт-Петербурге началось производство «Киа-Рио» с кузовом пятидверный хэтчбек. По технической составляющей новинка полностью идентична одноименному седану. Хэтчбек также снабжается бензиновым двигателем объемом 1,4 или 1,6 л, механической или автоматической коробкой передач. Кстати, запуск новой версии совпал с началом оснащения «Киа-Рио» навигацией. Это дилерская опция, устанавливаемая непосредственно в официальных сервисных центрах.

ПОЛМИЛЛИОНА РОССИЙСКИХ «ФОРДОВ»

На заводе «Форд» во Всеволожске отпраздновали выпуск полумиллионного автомобиля. Символично, что юбиляром стала новейшая модель предприятия – «Фокус III» с кузовом универсал. В нынешнем году исполняется 10 лет с начала сборки автомобилей «Форд» в России. Пуск именно этого завода стал отправной точкой для регулярного производства иномарок в нашей стране. За истекшие годы во Всеволожске освоили три поколения «Фокуса» с разнообразными вариантами кузовов, а также седан «Мондео».

ЛИДЕР ЭЛЕКТРИФИКАЦИИ

С октября нашел себе хозяина в России 41 электромобиль «Мицубиси i-MiEV». Немного, но это на 17% больше, чем в Швейцарии, на 141% больше, чем во Франции, и на 156% больше, чем в Голландии. Сегодня эти машины продаются в пяти российских городах. Пока зарядка электромобилей производится в основном от обычной розетки, а это процесс длительный. Впрочем, необходимая инфраструктура развивается: уже в нынешнем году появятся первые «электроколонки», способные пополнить заряд батарей всего за 15–20 минут. В лидеры электрификации мы выбились лишь по данной модели, которая не пользуется большим спросом в Европе. Если брать все представленные на рынке Старого Света серийные электромобили, то до количества купленных там экологически чистых машин нам пока очень далеко. Читайте отчет о i-MiEV в следующем номере.

«РЕНО» ДОЕДЕТ ДО ИЖЕВСКА

В конце года на «ИжАвто» собираются запустить крупноузловую сборку трех моделей «Рено» – это «Сценик», «Меган» и «Колеос». Так удастся избежать простоя завода в период подготовки к полномасштабному производству «Дастера», «Сандеро» и ряда других моделей. В 2014 году здесь намечено собрать уже 146 тыс. автомобилей, а к 2020-му – 310 тысяч.

НАТОВСКАЯ «РЫСЬ»

В Воронеже будут собраны 60 бронемашин «ИВЕКО-LMV М65 Линкс», получивших в России имя «Рысь». Они включены в госпрограмму вооружений до 2020 года в качестве замены наших «тигров». Намечено закупить 1770 таких броневиков на 30 млрд. руб. Модель разработки 2001 года защищена от мин и стрелкового оружия калибра 5,62 и 7,62 мм и стоит на вооружении Австрии, Бельгии, Великобритании, Италии, Чехии и других стран.

А ВАША МАШИНА НА МЕСТЕ?

В столице за прошедшие 12 месяцев на 20% выросло число автоугонов. Стараниями преступников сменили хозяев почти 13 тыс. машин. Краж с целью последующей продажи прибавилось лишь на 7%, но формулировка «без цели хищения» порой говорит лишь о слабой доказательной базе, а вовсе не о росте числа любителей «просто покататься». По-прежнему наиболее популярны «лады» и японские машины, особенно «тойоты» и «мицубиси». В Москве владельцы ежедневно не находят на своем месте 50 автомобилей, причем исчезают они чаще всего (58% случаев) ночью, с 23.00 до 6.00, и преимущественно в спальных районах города.

«ПРИОРА» ИЗ ЧЕЧНИ

На заводе «Чеченавто» в городе Аргуне запущена линия по сборке легковых автомобилей «Лада-Приора». Глава региона Рамзан Кадыров сообщил, что в этом году в Чечне соберут 5 тыс. автомобилей марки «Лада» и будут производить запчасти (воздушные и масляные фильтры, глушители, тормозные колодки и т. д.). В перспективе мощность предприятия увеличат до 50 тыс. машин в год. А еще в Чечне обещают наладить выпуск грузовиков под названием «Ворд» (в переводе – «телега»). Уже есть договоренность с некой английской фирмой, которая делает машины для городских коммунальных служб, – она берется разработать модель для России. «Мы уверены, что такие автомобили под чеченским брендом завоюют свое место на рынке», – считает министр промышленности и энергетики республики Галас Таймасханов.

НА КРАСНЫЙ НЕ ПОЕДЕМ

Госдума отклонила два законопроекта депутатов от ЛДПР, которые предлагали упразднить штраф за поворот направо под красный сигнал, а также отменить снятие номеров с автомобиля при нарушении норм тонировки стекол. Поправки в ст. 12.12 КоАП у депутатов не прошли. Отрицательные отзывы на законопроекты, поддержанные большинством депутатов, в обоих случаях дало МВД. По мнению полицейских и законодателей, эти меры нанесут ущерб безопасности на дорогах.

При повороте направо под красный сигнал светофора (это разрешено во многих странах мира) могут пострадать пешеходы; глухая тонировка ухудшает видимость, особенно в темное время суток, а это чревато аварией. Тем временем в Госдуму поступили еще два «автомобильных» законопроекта от ЛДПР. Первый предусматривает значительное ужесточение наказания за незаконную установку спецсигналов. Второй предполагает введение уголовной ответственности за подставы на дорогах. Наказание – лишение свободы на срок до четырех лет со штрафом до 300 тыс. рублей.

КОРОТКО

30 лет запланировано на прокладку новой трассы Колыма – Омсукчан – Омолон – Анадырь. Она даже не будет иметь асфальтового покрытия, зато даст импульс экономическому развитию региона за счет вовлечения в эксплуатацию крупных месторождений полезных ископаемых на Западной Чукотке. В частности, планируется, что трасса пройдет в непосредственной близости от гигантского месторождения меди Песчанка с прогнозными запасами 27 млн. тонн меди и 1,6 тыс. тонн золота.

2012 год должен дать путевку в жизнь новой модели ТагАЗа под индексом PS511. Новинка с весьма передовым дизайном разработана совместно с некими корейскими партнерами и содержит «революционные технические решения».

10 лет потребовалось, чтобы идея об отмене доверенностей на право управления автомобилем овладела, наконец, умами в ГИБДД и Государственной думе. Вполне возможно, что никчемную бумажку все же упразднят – для тех случаев, когда все водители вписаны в полис ОСАГО.

1 000 000 000 долларов намерен инвестировать концерн «Дженерал моторс» в удвоение к 2015 году объемов производства и продаж автомобилей в России. Уже в этом году на рынок выйдет собранный на ГАЗе «Шевроле-Авео» нового поколения, а спустя год мы увидим компактный седан «Шевроле-Кобальт», чей выпуск освоят в Узбекистане. Не забыты и вседорожники: в 2015 году ожидается дебют следующих поколений «Шевроле-Нива» и «Лады 4×4».

70 лет тому назад, в феврале 1942 года, в Тюмени была собрана первая партия аккумуляторных батарей на эвакуированном из Подольска заводе. Тогда годовой выпуск достигал 100 тыс. штук и это было единственное производство аккумуляторов в стране.

КОРОТКО

Еврокомиссия готовит автопроизводителям новую головную боль: в течение семи лет им предстоит уменьшить уровень шумности автомобилей с 74 до 68 дБ. Особенно тяжко придется спорткарам, чей звук до последнего времени старались сделать отчетливо слышимым.

Отныне за доплату в 475 евро «приделают» две дополнительные двери «Фольксвагену-Ап!». Внешне такая версия отличается несильно: линия задних окон идет горизонтально, а не поднимается.

Двигатели с непосредственным впрыском до сих пор считали непригодными для работы на сжиженном газе. Новый насос высокого давления, разработанный сотрудниками университета в Саарбрюккене, устранил проблему и, более того, резко повысил экономичность. Экспериментальный «Пежо-5008» с таким двигателем проехал на одном баллоне более 1000 км!

Проведенное в Германии исследование показало, что легкое повреждение бампера может обойтись очень дорого. Если за ним установлен, скажем, радар, то для «Тойоты-Аурис» ремонт обойдется тысяч в пять евро. Аналогичная запчасть «Мерседеса» стоит всего 464 евро, а для «Хонды» или «Ягуара» – 3000 евро.

«БОКСТЕР» БЕЗ КРЫШКИ

В «Порше» утверждают: смена поколений «Бокстера» сопровождается рекордным количеством изменений. Здесь и новый кузов, и полностью перенастроенная ходовая часть, и новый двигатель. Начнем с последнего. Теперь оппозитная «шестерка» базовой модели имеет рабочий объем 2,7 л взамен 2,9 л, но развивает 265 л.с. – на 10 сил больше, чем раньше. Расход топлива, напротив, снизился, и при комплектации родстера 7-ступенчатой роботизированной коробкой передач с двумя сцеплениями он меньше 8 л/100 км. Первую сотню стрелка спидометра пролетает уже через 5,7 с, а в «Порше S» с 3,4-литровым мотором в 315 л.с. (было 310 сил) и того раньше – через 5,0 с. Возвращаясь к кузову, отметим, что он стал длиннее, шире, ниже и значительно легче. А новый электрифицированный тент теперь обходится без крышки, которой был прикрыт его сложенный предшественник.

На российский рынок новинка выйдет в июне по цене 2 326 000 руб. за базовую версию и 2 820 000 руб. за «Бокстер S».

В СТИЛЕ КУПЕ

Баварские автостроители решили не отставать от конкурентов и создали свой седан, стилизованный под купе. Он так и называется: «Гран Купе». У новинки такая же колесная база, как у седана пятой серии, хотя в основе – агрегаты «шестерки». Новое купе-седан вышло немаленьким: его длина превышает 5 м. Пассажировместимость характеризуют формулой 4 + 1; это значит, что пятый седок возможен, но нежелателен. Какая мощь скрыта в этом стильном автомобиле, подскажет индекс модели. Например, БМВ-640i оснащен рядной бензиновой «шестеркой» в 320 л.с., и это только начало, а конец линейки ознаменует в скором будущем версия 650i, чьи восемь цилиндров выдают 450 «лошадей». Эх, если бы не ограничитель, разве читали бы мы об унифицированной для всего ряда максималке в 250 км/ч!

Автомобили комплектуют 8-ступенчатой коробкой-автоматом, системой «старт-стоп» и кнопкой экономичного режима *ECO PRO*. В нем, как обещают, расход в смешанном цикле не превысит 7,7 л/100 км.

ШИНЫ С ФРЕСКАМИ

Компания «Бриджстоун» объявила о разработке технологии цветной печати на шинах. Она заключается в комбинации специальных чернил, базового защитного слоя (он предотвращает обесцвечивание) и слоя, предохраняющего рисунок от повреждения. По желанию фирмы или потребителя на шины можно нанести оригинальные картинки либо фотографии, а впоследствии удалить их или заменить новыми.

ТУРБО-«ХЁНДАЙ»

Уже летом можно будет прохватить на купе «Хёндай-Велостер» с куда большим ветерком: двигатель объемом 1,6 л конструкторы снабдили турбонаддувом, это сразу увеличило мощность до 208 л.с. Крутящий момент теперь достигает 264 Н·м в диапазоне 1750–4500 об/мин.

Заметим, что в соответствии с идеологией даунсайзинга (хотя здесь пошли как бы обратным путем – не уменьшали рабочий объем прежнего двигателя, но увеличили его отдачу) такие показатели достигнуты практически без увеличения массы автомобиля, что вкупе с 6-ступенчатой коробкой передач позволило получить вполне достойную экономичность. В городе новинка расходует 8,7, а на шоссе – всего 6,2 л/100 км. Но, конечно, все затевалось не ради экономии: с новым турбо-«сердцем» название модели звучит куда многозначительнее.

ГИБРИДНЫЙ ДАУНСАЙЗИНГ

В Женеве показали первый в Европе гибрид малого класса «Тойоту-Ярис», чьи продажи начнутся в июне. Его силовой агрегат состоит из бензинового мотора объемом 1,5 л и электродвигателя, который на 20% легче, чем установленный в гибридном «Аурисе». Впервые «Тойоте» удалось разместить тяговую батарею под задним сиденьем, – не понадобилось уменьшать и без того небольшой багажник. Вместе оба мотора выдают круглые 100 л.с., так что автомобиль обещает стать в своем классе лидером по соотношению мощности и экономичности.

НОВЫЙ «СИД» К ЛЕТУ

Перед женевской премьерой «Киа» опубликовала первые фото совершенно нового хэтчбека «Сид», который стал внешне более спортивным, а внутренне – более эргономичным. Для отделки его интерьера применены улучшенные материалы. Как уже заявлено, эта модель откроет также новую страницу в гарантийном обслуживании: в некоторых странах мира оно растянется аж на семь лет! В продажу машина поступит во втором квартале года.

КОЛОНКА АВТОБИЗНЕСА

Принадлежащая ныне китайцам компания «Вольво» подыскивает партнера для производства компактных автомобилей. По окончании в 2017 году действия лицензионного соглашения с «Фордом» станет невозможным дальнейшее использование платформы «Фокуса» в седанах S40 и хэтчбеках C30.

На заводе «Порше» в Лейпциге отметили выпуск 100-тысячного вседорожника «Кайен» второго поколения. Для сравнения: за восемь лет производства первого поколения этой модели было собрано лишь 360 тыс. машин.

Члены правления концернов «Дженерал моторс» и «Форд» признали, что их партнеры по поставке комплектующих недостаточно активно организуют филиалы на территории РФ. Это весьма недальновидная политика, – по мнению ряда экспертов, к 2015 году Россия может стать ведущим автопроизводителем Европы, вытеснив Германию с первого места.

Концерн «Даймлер» вложил 10 млн. евро в раскрутку приложения MyTaxi для смартфонов. Этот мобильный сервис для заказа такси уже заработал в Испании и Швейцарии.

Группа «Рено» реализовала по всему миру за прошлый год 2 722 062 автомобиля. Это на 4% превышает показатели предыдущего года. Любопытно, что 43% машин «Рено» и «Дачия» проданы в странах, находящихся вне Европы.

Компания БМВ расширяет свое американское производство в Спартанбурге (Южная Каролина). Основная доля из 900 млн. долларов инвестиций направлена на освоение к 2014 году нового кроссовера – БМВ-X4.

По данным американской исследовательской компании «Полк», мировые продажи легковых автомобилей в 2012 году вырастут на 6,7%, достигнув в итоге 77,7 млн. штук.

РУМЫНСКАЯ ЛОЖА

Доступный компактвэн «Дачия-Лоджи» на базе «Логана» следующего поколения обрел серийное воплощение и будет выпускаться в пяти- и семиместном вариантах при длине кузова 4,5 м. Простор салона так впечатлил маркетологов, что имя новинке выбрали, слегка изменив английское слово lodge – ложа. Автомобиль предназначен для покупателей, желающих приобрести недорогую, но вместительную машину, которую раньше нашли бы разве что на вторичном рынке. К сожалению, в России этого автомобиля пока не будет – из-за малого спроса на подобные модели.

ОГРАНИЧЕННАЯ ПАРТИЯ

Полноприводных автомобилей «Ауди-А1 кваттро» будет выпущено всего 333 штуки. В продажу они поступят во втором полугодии и не разочаруют счастливчиков, которые поспешат с приобретением. Двухлитровый турбомотор в 256 л.с. разгоняет машину до сотни всего за 5,7 с. Трансмиссия в нормальном режиме передает тягу в основном на передние колеса, пока автоматика не зафиксирует их пробуксовку. Если же прокручиваться начнет лишь одно колесо, выручит электронная блокировка дифференциала. Придется, однако, смириться с тем, что эту версию планируют делать только трехдверной и только белого цвета.

НАНОКОНКУРЕНТ

У микроавтомобиля по наноцене «Таты-Нано» появился конкурент: в Нью-Дели справил премьеру четырехместный «Байай-RE60», развивающий аж до 70 км/ч при расходе бензина в 2,5 л/100 км. Его точная цена пока неизвестна, но, как утверждают, она будет чуть ниже 2000 евро. В общем, ничего удивительного: двигатель новинки пришелся бы впору мотороллеру. Его рабочий объем всего 200 см³.

«СМАРТ» КАК ПОВОД

Ни один салон в Женеве не обходится без оригинальных концептов от фирмы «Ринспид». На этот раз Франк Риндеркнехт удивит публику модульным электромобилем «Док+Гоу» малого класса на базе «Смарта». Если двухместный малыш окажется неспособным перевезти все покупки из супермаркета, его легко превратить в трехосный грузовичок, пристегнув грузовой модуль. Всё в духе времени: 120 км пробега на электротяге и небольшой ДВС, используемый только для подзарядки батарей в путешествиях. Главное назначение – развозка пиццы, посылок и т. д.

ЛЕГЧЕ И МЕНЬШЕ

Весной на европейском рынке появится «Пежо-208», унаследовавший от предшественника «Пежо-207» колесную базу, но укоротивший свесы. Благодаря этому он легче и маневреннее. Пассажирам сзади простора прибавилось: спинки передних сидений стали заметно тоньше. Удивительным образом вырос объем багажника – теперь 285/1076 л. Улучшена аэродинамика, а новый литровый 3-цилиндровый мотор сделал базовую 68-сильную версию новинки на 750 евро дешевле. Конечно, предусмотрены и более мощные моторы, например бензиновый в 156 л.с. А вот 1,4-литровый дизель при тех же 68 силах сжигает лишь 3,4 л/100 км. Новинка появится сразу в трех- и пятидверном кузовах.

ЗНАКОМАЯ «ИБИЦА»

Немного обновленный хэтчбек «СЕАТ-Ибица» получил новые фары и бамперы, а также облицовку радиатора. Внутри появился сенсорный экран. Набор двигателей остался прежним. Как и раньше, он удовлетворит как водителей со спортивными амбициями (версия FR с мотором 150 л.с.), так и убежденных экономов (модификация E-Ecomotive). Золотую середину представляют варианты 1.2 TSI (105 л.с.), 1.4 TSI (150 л.с.), 1.6 TDI (105 л.с.) и, наконец, 2.0 TDI (143 л.с.). Отметим, кстати, что в России открылось официальное представительство СЕАТ (в структуре «Фольксваген Груп Рус»), а тест «Ибицы» вы увидите в ближайших номерах.

НЕВЕРОЯТНЫЙ «ЭЛЕКТРУС»

В Дюссельдорфе организовано производство электромобиля «PG Электрус», созданного дизайнером Михаэлем Фрёлихом на базе «Лотоса-Элиз». Внимания достойны не только оригинальная внешность, но и технические характеристики: максимальная скорость 300 км/ч, разгон до первой сотни около 3 с, запас хода 350 км. Очевидно, в этом заслуга мощнейшей литиево-ионной батареи энергоемкостью 53 кВт·ч (обычно бывает не более 18 кВт·ч). Удивительно, но массу спорткара удалось удержать в пределах 786 кг. Всего планируется собрать 667 таких электромобилей по цене около 240 тыс. евро за каждый.

ДЛЯ ЖАРКИХ СТРАН

В Нью-Дели представлен компактный кроссовер «Форд-Экоспорт» – не путать с тезкой прошлого поколения, который продают в Южной Америке с 2003 года и до сих пор. Новинка оснащена скромным литровым 3-цилиндровым двигателем «Экобуст», развивающим благодаря турбонаддуву 120 л.с. и крутящий момент 170 Н·м уже с 1300 об/мин.

Выпуск «Экоспорта» начнут в Индии, а когда нынешняя версия уйдет в историю, к числу стран-производителей добавят Бразилию.

М244РТ 197
RUS
ТЕМП АВТО www.tempavto.ru

НАЦИОНАЛЬНЫЙ ВОПРОС

«Лада-Гранта» у всех на слуху. Как выглядит новинка АВТОВАЗа на фоне основных конкурентов, расскажет **Сергей Воскресенский**. Фото **Александра Кульнева**.

Ну вот! На этот раз неувядающая и одновременно новая, с иголочки, «Нексия», простояв часок на морозе, опять капризничает, не желая запирать опрометчиво распахнутые двери. Прямо ностальгия какая-то! Ведь лет десять назад коллега точно так же мучился зимой с замками редакционной «нюськи». С тех пор «узбечку» подретушировали, снабдили новым, с сумасшедшинкой, мотором (1,6 л, 109 л.с.). Вот только некоторые болячки остались прежними. Будто бы в Узбекистане морозов не бывает!..

Как тут не похвалить «Запорожец», а точнее, «ЗАЗ-Шанс» (кто раньше мог представить, что, обретя технологии «Дэу», продукция ЗАЗа сможет конкурировать с «настоящими» автомобилями!): он вполне морозоустойчив. Но немного смущает совсем дешевой обивкой сидений. Зато в этом экземпляре применена самая последняя новинка – настоящий 4-ступенчатый автомат, да еще в паре с мотором от «Авео» (1,4 л, 101 л.с.).

Наверное, по-настоящему дешева и сердита «Лада-Гранта», прямо-таки купающаяся в лучах народного любопытства. Тормозят даже иномарки, владельцы которых заинтересованно разглядывают бесхитростные очертания потенциального бестселлера. Но даже альянс АВТОВАЗа с «Рено» не вылечил его продукцию от брака нерадивых смежников. На нашей «Гранте» термостат завис в открытом положении. Знакомо?! Тогда добавьте сюда горящий, как вечный огонь, символ *Check engine* в комбинации приборов и постоянно работающий вентилятор, который охлаждает и без того холодный мотор. В салоне «Гранты» нам зябко и неуютно. А создатели машины, словно предчувствуя подобную ситуацию, не предусмотрели внутри ни одного крючка, чтобы повесить зимнюю одежду.

Смотрите на iPad: пройдем поворот с заносом

Daewoo Nexia

Дебют в Южной Корее – 1994 год. Производят в Узбекистане с 1996 года. В 2008-м модель обновлена.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,5 и 1,6 л (80 и 109 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: механическая 5-ступенчатая.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Low Cost, «Базовая», «Люкс».

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км, межсервисный интервал – 10 000 км или 12 месяцев, 156 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 265 000–367 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,6 л, 109 л.с., 5-ступенчатая механика, «Люкс», 367 000 руб.

ZAZ Chance

Дебютировал в 1997 году как «Дэу-Ланос». С 1998 года собирают в Украине. В России продавался как «Шевроле-Ланос». В 2009-м переименован в «ЗАЗ-Шанс».

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,3, 1,4 и 1,5 л (70, 86 и 101 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 5-ступенчатая механика, 4-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ: S, SE, SX.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 4 года или 120 000 км, межсервисный интервал – 10 000 км или 12 месяцев, 75 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 255 000–419 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,4 л, 101 л.с., 4-ступенчатый автомат, SX, 419 000 руб.

Lada Granta

Создана на платформе «Лады-Калина». Продажи стартовали в декабре 2011 года.

ДВИГАТЕЛЬ: 1,6 л (82 и 87 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: 5-ступенчатая механика.

КОМПЛЕКТАЦИИ: «Стандарт», «Норма».

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 50 000 км, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, более 450 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 229 000–260 000 руб.

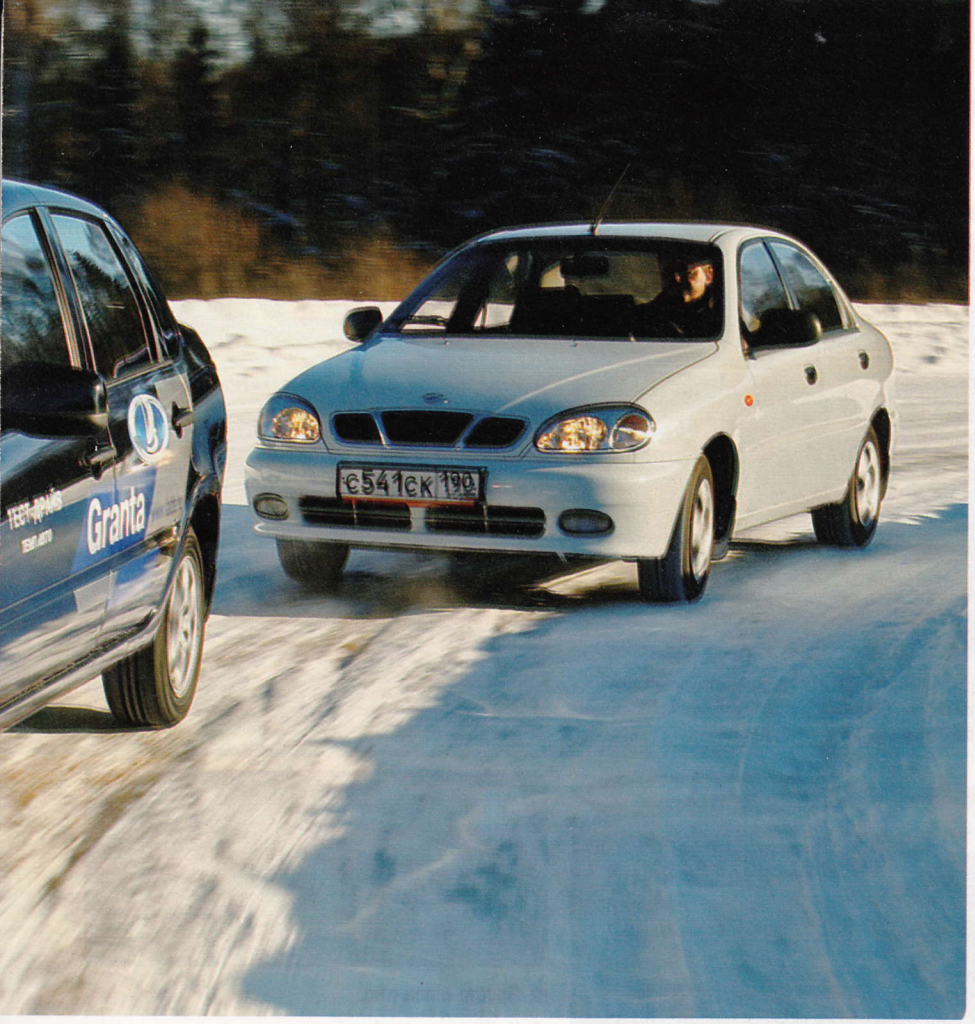
ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,6 л, 87 л.с., 5-ступенчатая механика, «Норма», 260 000 руб.

БЮДЖЕТНЫЕ МОТИВЫ

«Гранта» не БМВ, для устранения неисправностей ей не надо перезагружать компьютер. Щелчок разъема – вентилятор отключен, теперь воткнуть картонку перед радиатором, и вот уже в автомобиле заметно потеплело. Рожденным в СССР подобные приемы не в диковинку. Теперь, правда, нас волнует отсутствие на панели приборов информации о температуре двигателя. Очень смело для отечественной техники!

Зато здесь есть маршрутный компьютер. Иногда он переходит на латиницу (видимо, для пущей важности), заставляя недоуменно щелкать клавишами. Поистине торжество мысли: внутри исконно российского авто нашлось нечто, умеющее общаться на английском! И все бы ничего, но в триумф отечественных электронных технологий быстро перестаешь верить, когда борткомпьютер высвечивает наружную температуру: +14,3 °С. Может, он забыл поставить минус?

Вот бы научиться всего этого не замечать. А то налетел, раскритиковал... Огрехи тем обиднее, что машина в целом нравится. Ни в одном ВАЗе не было так удобно в кресле водителя. А тут регулируемый руль, симпатичная комбинация приборов, жесткая, но приятная на ощупь передняя панель. Причем с логичным расположением ручек и кнопок с внятной обратной связью. Даже наружные зеркала приятно удивляют не только размерами, но и удобством регулировки. Все вполне современно, причем без скидок на происхождение! Лишь коробка передач, пока еще без



тросового привода, нарушает общую гармонию. Она – ностальгическое напоминание о корнях: одни прилагаемые усилия и ходы рычага чего стоят!

Ну а соперники? В этих номинациях они однозначно слабее. Солидный возраст конструкций не сбросишь в один момент. При всех попытках «Нексии» выглядеть если не молодо, то хотя бы ярко сразу бросаются в глаза руль, лежащий на коленях, неудобные и какие-то хлипкие сиденья, в которых никак не найдешь точку опоры, да и общая теснота. Неудобно и совсем не современно, невзирая на серебристые вставки и празднично-нарядную шкалу спидометра. Зато регулировки подсветки приборов и часов здесь нет. Как и распределения воздушных потоков в направлении «голова-ноги». Впрочем, и без этого узбекский отопитель работает с ленцой. Как ни крути и ни присматривайся, «Нексия» уже совсем пожилая, румянами былой молодости не вернешь.

«Шанс» тоже когда-то был «Дэу», и это чувствуется. Однако в его внутреннем мире все же больше логики, чем у автомобиля из Узбекистана. В сравнении с «Грантой» ЗАЗ ощутимо теснее спереди, его сиденья не могут похвастаться такой же удачной

На правах рекламы

Открой свой тВклад

Сберегательный счет без ограничений

- Процентная ставка на всю сумму 10,5% годовых в рублях
- Никаких ограничений на минимальные суммы и сроки
- Снимай деньги, когда хочешь, без потери процентов

Bank 2 Ru
ТВОИ ПРАВИЛА

www.bank2t.ru
8-800-100-9434

Вклады застрахованы
Система Страхования Вкладов

Банк – Т (Открытое акционерное общество)
Дата регистрации 30.10.1990 г.
Лицензия Банка России № 625 от 13.09.2010 г.

тВклад – вклад с режимом «до востребования». Вклад открывается в пакете продуктов Банк Т Директ. Минимальный первоначальный взнос и неснижаемый остаток 1 руб., пополнение и истребование средств без ограничений, выплата процентов ежемесячно. Ставка действительна по состоянию на 01.02.2012 г. Подробные условия вклада на сайте.

DAEWOO NEXIA

По частям здесь все здорово: симпатичное оформление, неплохие отделочные материалы, кондиционер, заводская «музыка». Вот только сильно опущенное вниз рулевое колесо мешает найти оптимальную посадку, а сами кресла слишком «рыхлые» и неудобные.

Нарядная окантовка шкал слегка оживила приборный щиток «Нексии».

«Музыка» в «Дэу» время от времени глючит. Климат работает так себе, явно не хватает режима «стекло-ноги».

ZAZ CHANCE

В конце 1990-х годов этот интерьер можно было назвать современным.

Просто и понятно.

У «Шанса» проблем с микроклиматом в салоне нет.

LADA GRANTA

Интерьер «Гранты» порадовал удачной эргономикой и хорошим уровнем исполнения.

Удобно и современно. Только борткомпьютер иногда удивляет непонятными символами, да и приврать любит.

О возможностях вентиляции и отопления «Лады» остается лишь строить предположения, если, как у нас, не работает термостат.

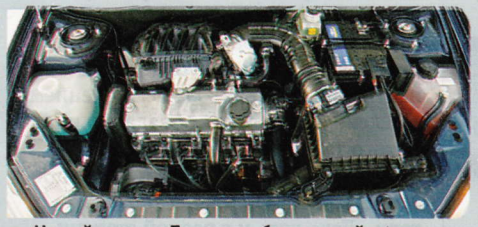
Подсветку приборов не приглушишь, руль толком не настроишь. Водитель «Нексии» очень обделен вниманием к себе.

Сзади в «Нексии» очень тесно. Да и спинка не складывается.

Автомат появился на «Шансе» совсем недавно и оставил неплохое впечатление. Его бы еще с двигателем подружить...

На фоне конкурентов багажник ЗАЗа небольшой, зато с трансформацией все в порядке.

«Шанс» тоже недолюбливает сидящих сзади: тесно коленям и ступням. Вдобавок дверной проем узкий.



Новый мотор «Лады» с облегченной шатунно-поршневой группой и электронным акселератором реально хорош.

Такой заботы о фиксировании пряжек ремней мы еще не встречали. Отлично!

«Гранта» просторнее ЗАЗа, но ненамного. Ловушки для ног и ступней те же, а вот проем двери шире.

В грузовом отсеке «Нексии» места много. Но длинномер не положишь – спинка не складывается.

За инструмент под ковриком «Нексии» мы благодарны – пригодился...

364 литра – немного, да и проем узковат.

Во всех автомобилях нашлись полноразмерные запаски.

Багажник нам понравился.

Хотя и целиком, но задний диван в «Гранте» все же откидывается.

конфигурацией. Но если закрыть глаза на унылую и архаичную комбинацию приборов, остальное вполне на уровне. Сидишь явно лучше, чем в «Нексии», органы управления расположены более привычно, не говоря уже о нормальной и едва ли не лучшей в этой тройке системе отопления и вентиляции. Даже если не принимать во внимание «элемент роскоши» конкретного экземпляра – автомат, «Шанс» смотрится очень неплохо на фоне соперников.

КОАЛИЦИЯ АНТИСНОБОВ

Про антиблокировочную систему нужно забыть: для «бюджетников» это роскошь. Правда, на «Гранте» ее все же можно получить за доплату. Но усилители руля (электрический на ВАЗе, у остальных гидравлика) у всех имеются, равно как и подушки безопасности для водителя – за исключением «Нексии». Зато она – обладательница самого заводного двигателя. Правда, достаточно сложно ответить на вопрос: а зачем он ей? Остальные показатели «Дэу» хоть и в разной степени, но никак не дотягивают до возможностей мотора. Средненькие тормоза, сцепление, работающее по принципу «включено-выключено», большие крены и откровенно пугающая управляемость, отличающаяся слишком активным отклонением внутрь от намеченной траектории. Иногда, прежде всего зимой, подобные подруливания задней оси в крутых виражах даже во благо, но в большинстве ситуаций и особенно на высокой скорости «Нексия» настораживает нестабильным поведением

КАЧЕСТВО ПОД КОНТРОЛЕМ

Эксперт нашего техцентра **Геннадий Емелькин** с пристрастием осмотрел каждую машину в поисках огрехов сборки. И вот что он нашел.

«Лада-Гранта»

Качество лакокрасочного покрытия хорошее, мелкая шагрень не в счет. Кузовные зазоры ожидаемо больше, чем у иномарок, но равномерные, в пределах нормы. Но крышка багажника установлена с перекосом. Двери закрываются с большим усилием, а открываются с характерным скрежетом. Виной тому стальной ограничитель хода. Заглушки на поводках стеклоочистителей сидят ненадежно, левой уже нет. Дверные панели плотно подогнаны, без привычных щелей и перекосов. Рулевое колесо очищено от литейного облоя, но его в избытке на левом воздуховоде. Спинки сидений без люфтов, с четкой фиксацией. Моторный отсек очень похож на «калиновский», в том числе проблемами. Скажем, нижний длинный патрубок радиатора не закреплен и касается лонжерона и площадки аккумулятора, – скоро он протрется. Блок силовых предохранителей почему-то без маркировки. Шумоизоляция капота выкроена вручную, причем, судя по кривизне, ножом. Пластиковая защита тормозных трубок и топливной магистрали – грамотная идея, но до конца не реализована. На переходе с днища в моторный отсек трубки висят в воздухе. На тестовом автомобиле отвратительно работало отопление, горела лампа неисправности двигателя. Причина – неисправность датчика температуры охлаждающей жидкости. Не получая от него сигнала, блок управления включает электровентилятор, который работает постоянно, затрудняя прогрев.

«ЗАЗ-Шанс»

Кузовные зазоры чуть меньше, чем у «Гранты». Двери открываются с большим усилием, но благодаря пластиковым ограничителям хода скрежета при закрытии нет. Панель приборов сильно смещена вправо, так что слева образовалась щель в 6-7 мм. Выхлопная система негерметична: в соединении глушителя с резонатором прорываются газы. Отсутствует защитный щиток моторного отсека, из-за чего на новом автомобиле двигатель уже весь в грязи.

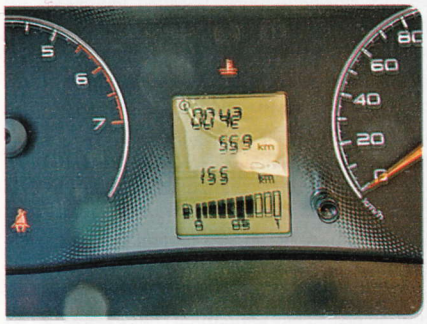
«Дэу-Нексия»

Двери открываются с большим усилием, на петлях следы ржавчины. Кузовные зазоры неравномерные. Крышка заливной горловины бензобака утоплена в крыло на 3 мм. Пластиковые гайки крышек фонарей не закручены. Спинки передних сидений с большим люфтом. Пластиковая рамка рычага коробки передач не закреплена. Колпаки на колесах установлены неправильно, со смещением, еще и проворачиваются. Фиксатор упора капота сломан. Контакты датчика уровня топлива не укрыты от грязи. Защитное покрытие нанесено на днище крайне неаккуратно, с большими подтеками. Через неплотное соединение трубы глушителя с резонатором прорываются газы.

На правах рекламы

Отдельное спасибо за зеркала «Гранте», – они еще и отменно регулируется.

Установив картонку и отключив вентилятор, мы заинтересовались, есть ли в «Гранте» индикатор перегрева. Есть, и работает.



и рысканиями. А из основных положительных качеств упомянем, помимо возможностей мотора, лишь хорошую плавность хода и шумоизоляцию.

Упрекнуть «Шанс» в задумчивости мотора и автомата легко, особенно на фоне «стреляющей», как из рогатки, «Нексии». Возможности 100-сильного двигателя гаснут в неспешных переключениях коробки и неудачном алгоритме ее работы. Стоит утопить акселератор в пол или просто поднажать, как вся динамика будто растворяется в реве двигателя, вяло разгоняющего автомобиль на пониженной передаче. Гармония в отношениях двигателя и коробки возникает лишь при спокойной езде. Но и тогда в откликах машины периодически чувствуется несогласованность.

Зато «Шанс» куда стабильнее «Нексии» в управлении, его подвески жестче, плотнее и не допускают свойственных «Нексии» больших кренов. Однако и здесь не все идеально. Но по поведению в поворотах ЗАЗ – полный антипод «Дэу». Его приходится заталкивать в вираж, а он настойчиво стремится распрямить траекторию. Странно, ведь «Шевроле-Ланос» управлялся и тормозил куда правильнее!

Раунд ездовых испытаний опять за «Грантой», если не обращать внимания на немного заедающий при малых углах поворота руль, часто не желающий самостоятельно возвращаться обратно. Остальное сделано очень неплохо. Ровный по характеру и на удивление бойкий на высоких оборотах двигатель, с одной стороны, позволяет ехать мягко и плавно – от ВАЗа такого не ожидаешь. С другой стороны, мотор радует отзывчивостью и темпераментом при разгоне, например, на третьей передаче. Временами просто забываешь, что под капотом всего 87 сил. Здорово!

Подвески немного жесткие на мелких неровностях, но в целом настроены правильно. Их энергоемкости и способности противостоять дорожным коллизиям хватит на обоих соперников, вместе взятых. Управляемость тоже грамотная. Машина настолько послушна и точна, что мы признаем явный инженерный прорыв в этом плане. Такой отлично настроенной «Лады» не было со времен появления «восьмерки».

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	DAEWOO NEXIA	ZAZ CHANCE	LADA GRANTA
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4482/1662/1393/2520	4237/1678/1432/2520	4260/1700/1500/2476
колея спереди/сзади	1400/1406	1405/1425	1430/1414
Объем багажника, л	530	320	480
Радиус поворота, м	4,9	4,9	4,5
Масса снаряженная/полная, кг	1025/1530	1131/1595	1160/1560
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,0	12,3	11,8
Максимальная скорость, км/ч	195	170	167
Топливо/запас топлива, л	А92/50	А95/48	А95/50
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	10,2/6,5/8,4	8,6/5,1/6,4	8,5/5,7/7,2
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	Р4/16	Р4/8
Рабочий объем, см^3	1598	1399	1596
Степень сжатия	9,5	9,5	10,5
Мощность, кВт/л.с.	80/109 при 5800 об/мин	74/101 при 6400 об/мин	64/87 при 5100 об/мин
Крутящий момент, Н·м	150 при 4000 об/мин	131 при 4200 об/мин	140 при 3800 об/мин
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	М5	А4	М5
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/з.х.	3,82/2,16/1,48/1,12/ 0,89/3,33	н.д.	3,64/1,95/1,36/0,94/ 0,78/3,50
Главная передача	3,55	н.д.	3,70
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/барабанные	дисковые вентилируемые/барабанные	дисковые вентилируемые/барабанные
Размер шин	185/60R14	185/60R14	175/65R14

МОЙКА НА МОРОЗЕ

Неблагодарное это занятие – оставлять машины после помывки на ночь на морозе.

У «Дэу-Нексии» худший результат: замерзло все, притом напрочь. Водительскую дверь ключом открыть так и не смогли. Первым после подогревов и постукиваний сдался замок справа. Машина легко завелась при –20 °С, но поездку пришлось отложить еще на полчаса: постепенно отходившие от замерзания двери ни в какую не желали запираться.

«Лада-Гранта» оказалась похожа на «Нексию»: тоже потребовала постукиваний и ритуальных танцев с ключом. Однако, когда дверь открылась, на машине можно было ехать – замки работали.

«ЗАЗ-Шанс» мойку и заморозку перенес без проблем: все открылось и закрылось с первой попытки.

ПО НАЦИОНАЛЬНОМУ ПРИЗНАКУ

Как же нам быть? За конструкцию и настройку «Гранте» хочется дать предельные десять баллов по нашей шкале экспертных оценок. Но качество изготовления и испорченное настроение тянут максимум на тройку... И все-таки «Лада» выиграла поединок, оказавшись современнее, интереснее и удобнее соперников. Да к тому же дешевле. Уверен, у этого автомобиля большое будущее. Ведь впервые за много лет в «Гранте» сосредоточилась четко ощущаемая новизна, которой так не хватало всем ВАЗам последних поколений.

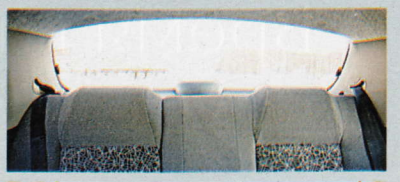
Когда этот тест только начинался, не скрою, мы отдавали предпочтение «Шансу»: разнообразие комплектаций, проверенная конструкция, имеющая в основе очень неплохой в прошлом «Шевроле-Ланос». ЗАЗ в целом не обманул ожиданий, но украинцы чересчур уж его упростили, избавляя от креста «Шевроле». Заслуженный второй результат.

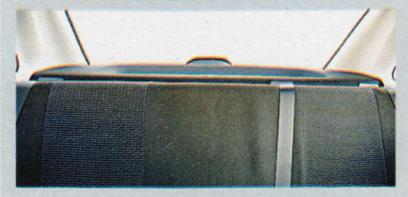
Наше первое знакомство с «Нексией» состоялось, страшно подумать, лет пятнадцать назад, причем уже тогда она не выглядела новинкой. У машины и сейчас нашлись сильные стороны: двигатель, комфортные настройки подвески. Но в узбекском «Дэу» неудобно сидеть. Да и ездить. Поэтому, невзирая на схожесть итоговых оценок «Нексии» и ЗАЗа, ей достается лишь третье место.

В общем, русский, украинец, узбек... Без всякой национальной дискриминации. **ЗР**

Автомобили на тест предоставлены компаниями «УзДЭУ Москва», ООО «Квингруп» («ЗАЗ-Шанс») и «Темп Авто».

ПОДГОЛОВНИКИ ДЛЯ СИДЯЩИХ СЗАДИ

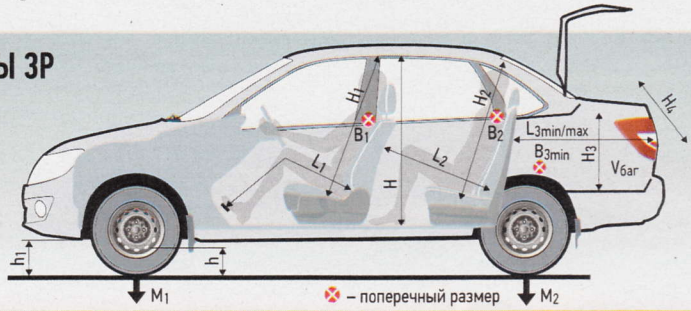




Увы, ни ЗАЗ, ни «Гранта» в предложенных комплектациях не защищают шеи задних пассажиров при наезде сзади.

Пора бы узаконить необходимость подголовников, ведь даже старушка «Нексия» оказалась внимательнее к сидящим сзади.

ЗАМЕРЫ ЗР



Модель	L_1, мм	L_2, мм	H, мм	H_1, мм	H_2, мм	B_1, мм	B_2, мм	$L_{3min/max}$, мм	B_{3min}, мм	H_3, мм	H_4, мм	$V_{баг.}$, л	M_1, кг (%)	M_2, кг (%)	M (M_1+M_2), кг	h, мм	h_1, мм
DAEWOO NEXIA	940–1110	600–795	1155	990	915	1310	1315	970	1005	495	465	424	655 (62)	407 (38)	1062	125*	245
ZAZ CHANCE	925–1110	625–855	1160	990	940	1355	1355	895/1780	995	550	420	364	667 (62)	415 (38)	1082	135	230
LADA GRANTA	975–1145	590–805	1185	1015	955	1365	1360	1020/1640	950	550	570	468	604 (59)	413 (41)	1017	205*	250

**По защите двигателя.*

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
DAEWOO NEXIA	7	7	7	7	6	8	9	7	7	8	8	6	8	8	8	7,4
	+ Резвый двигатель, хорошие плавность хода и акустический комфорт, вместительный багажник.									− Позавчерашние эргономика, тормоза, управляемость; очень тесно сзади, спинка дивана не складывается.						
ZAZ CHANCE	8	7	7	7	7	9	7	7	8	7	8	8	7	7	8	7,5
	+ Многообразие версий, автоматическая трансмиссия, трансформируемое багажное отделение, плавный ход.									− Шумность, слабая разгонная динамика, теснота, не лучшая обзорность.						
LADA GRANTA	9	8	8	8	7	8	8	7	9	8	8	7	10	9	7	8,1
	+ Просторно спереди, удобные сиденья, выверенная эргономика, хорошие ездовые возможности и обзорность, просторный багажник, большой дорожный просвет.									− Тесно сзади, жестковат на мелких неровностях, невысокая надежность.						

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

Сергей Воскресенский:

«Кажется, сказал и расставил по местам буквально всё. А потом прикинул средний расход топлива за 400-километровый пробег и понял: еще один камень в огород «Нексии». Итак, «Лада-Гранта» – 8,0 л/100 км (А95); «ЗАЗ-Шанс» – 9,7 л/100 км (А95); «Дэу-Нексия» – 11,3 л/100 км (допускается А92). Есть о чем задуматься, не правда ли?».

ВЕСНА С ДОСТАВКОЙ НА ДОМ

В конце зимы так хочется солнца! Решено: на универсале «Опель-Астра» рванем за первыми российскими цветами – из столичного снега на зеленый юг. Довезем тепло домой аккурат к празднику. **Михаил Гзовский** с **Максимом Гомяниным** и **Константином Якубовым** (фото) стартовали к Черному морю.

Вообще-то, астра – цветок скорее осенний, поэтому шансов найти его в феврале нет. Неужели где-то сейчас жара и цветут розы? Верилось с трудом: когда мы выезжали из Московской области, температура упала далеко за нулевую отметку, еще и снег повалил. «Опель» в этих условиях держится молодцом – великолепно стоит на дороге, тут и там раскрашенной снежными переметами, не реагирует на колеи и порывы ветра, когда мы выскакиваем на участки, окруженные полями. Наш экземпляр с бензиновым турбомотором при скромном объеме 1,4 л (140 л.с.) выдает солидные 200 Н·м уже с 1850 об/мин. Поэтому обгоняем вереницы фур легко, но только если не включать повышающую шестую передачу, предназначенную лишь для движения по ровной местности, – на ней мотор вянет.

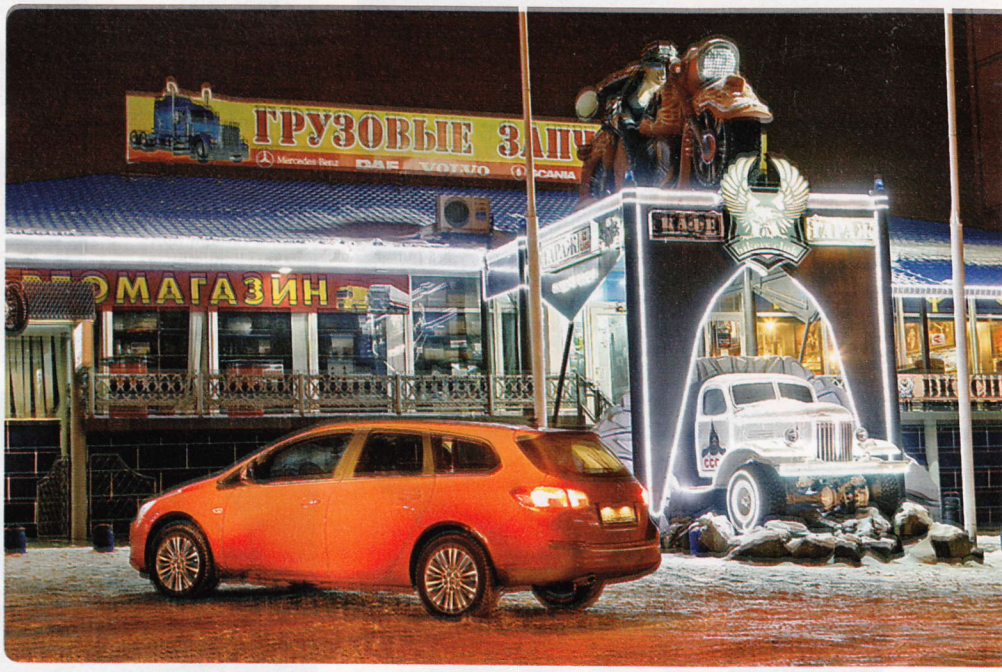
Трассу «Дон» в последние годы не только активно реконструируют, но и оборудуют камерами. Лучше держать крейсерские 110 км/ч и соблюдать

Москва – Каменск-Шахтинский – Ростов-на-Дону – Туапсе – Москва. 3000 км.

С бензином на трассе М4 проблем нет, цены ровные: литр А95 стоит около 28,7 руб. Средний расход, который «Астра» выводила на бортовом компьютере, – 9,6 л/100 км.

Штатная навигация не поспевает за развитием дорожной сети: некоторые свежепостроенные участки ей неизвестны.

Одно из вкусных и стильных мест, куда стоит заехать пообедать, – кафе и по совместительству байкерский клуб «Гараж» в Каменске-Шахтинском.



ограничения в населенных пунктах, даже если это кажется перестраховкой. ДПС начеку! В таком темпе до цели пришлось двигаться почти сутки – нас ждет привал и ночлег. Остановку сделали в опрятном городе Каменске-Шахтинском. Как следует из названия, живет он в основном добычей угля; работают и химические предприятия. К счастью, ими здесь не пахнет. Впрочем, и цветами тоже. А ведь мы уже в Ростовской области, за 950 км от Москвы.

Ночью подморозило до –15 °С. «Опель» легко завелся, но неохотно прогревается на месте – сказывается высокий КПД и низкая теплоотдача турбомотора. Так что догреваем двигатель на ходу. На скорости машину заметно продувает в области передних стоек да и сзади сквозит через уплотнители дверей. Спустя несколько часов езды задние стекла затягивает инеем. Прохладно и в ногах, а под потолком, наоборот, Африка.

На подъезде к Адыгее рельеф меняется: равнина обрастает горами.

В горах «Астра» чувствует себя, как роза в воде. Даже на шипованных шинах «Опель» позволяет идти в хорошем темпе.

Вскоре врываемся на серпантин, до Туапсе всего-то сотня верст. Удивительно, насколько стена Кавказа меняет климат: влажность растет, снега становится меньше с каждым пройденным сантиметром. И вот, наконец, после полутора тысяч километров – море! Так и хочется поскорее спуститься к воде. Я подхлестываю «Опель». Он не против: комфортная, но упругая подвеска практически не допускает кренов, лишь зимние шины вмиг становятся из помощников обузой.

– Откуда ваши цветочки?

– Голландия, Питер...

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Opel Astra Sports Tourer

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4698×1814×1535
Колесная база, мм	2685
Объем багажника, л	550–1550
Масса снаряженная/полная, кг	1360/1965
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,5
Максимальная скорость, км/ч	200
Топливо/запас топлива, л	А95/55
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	8,4/4,9/6,1

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, с турбонаддувом, Р4, 16 клапанов, 1,4 л, 103 кВт/140 л.с. при 4900–6000 об/мин, 200 Н·м при 1850–4900 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; М6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «МакФерсон»/упругая поперечная балка; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 215/50R17.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: Enjoy.

+ Тяговитый двигатель, выносливая и комфортная подвеска, хорошая избирательность коробки передач, удобный большой багажник.

– Неважная обзорность, тесный задний диван, не самая эффективная в мороз климатическая установка, медленный прогрев на холостом ходу.

Туапсе встретил почти летней температурой, майкопскими розами и ирисами.

Еще день назад мы ежились от холода и дышали на закоченевшие руки, а теперь принимаем солнечные ванны. Климат и настроение за горами совсем другие.

Первоцветы в предгорьях Главного Кавказского хребта появляются даже в конце января. Но букет из таких не сложишь.

Цикламен, роза, хризантема и колокольчик. Из них одно растение тепличное, но это секрет! Теперь довезти бы такую красоту до Москвы.

Как такое может быть? Ведь здесь теплее, чем в Северной столице, на 20 градусов! Оказывается, главное – иметь теплицу с газовым отоплением, тогда зазеленеет хоть в Красноярске. А курортный Туапсе, похоже, хорошо зарабатывает на купальщиках. Сейчас все постоянные жители словно отдыхают от летней суеты.

Наконец удача: мы нашли местные розы и рассаду. Они, в отличие от импортных, пахнут весной!

Говорят, дорога домой короче. Ой ли? Довезти полный багажник красоты та еще задачка: не перегрей, не застуди, не засуши, не придави... Хорошо, багажник с фирменной системой FlexOrganizer: в нем по бокам к направляющим крепятся разделители. Теперь цветочки будто вросли в пол. А еще у «Спортс Турера» удобная сдвижная шторка, закрепляемая на разных уровнях, так что вентиляция и тень, необходимые флоре, обеспечены. Если нужно, шторку нетрудно и вовсе убрать в подпол. Но на ночь рассаду пришлось перегрузить в номера – видели бы вы глаза персонала гостинцы!

Честно говоря, и родные поначалу отнеслись к нашей авантюре с сарказмом: в такую даль за цветами? Но какая ирония устоит против цветочного обаяния и романтической фразы: «Дорогая, я привез тебе немножко роз с Кавказа»? ЗР

Букет провел большую часть пути в багажнике, где ему было жарковато. Пристроили во втором ряду: тут прохладнее.

В дальней дороге водителям внушал уверенность (а заодно дисциплинировал) видеорегистратор, беспристрастно фиксировавший соблюдение Правил дорожного движения.

ГАДЖЕТ ПОЕХАЛ!

Made in Taiwan – до недавних пор эта фраза могла ассоциироваться с чем угодно, только не с люксовым кроссовером. Но мир не стоит на месте. Многофункциональный, как смартфон, «Лаксджин-7 SUV» скоро приедет в Россию. На исторической родине его изучал **Тимур Хасанов**. Фото «Лаксджин» и автора.

НА ПЛАТФОРМЕ «АНДРОИД»

На Тайване дела идут хорошо. В понедельник утром умытые тропическим дождичком островитяне радостно шествуют на работу. Страна тоже готовится к выборам президента, но без митингов и демонстраций... Мы же с любопытством рассматриваем местный колорит из окон кроссовера «Лаксджин».

Спрашивается, при чем тут Россия? Дело в том, что у тайваньцев появился партнер – компания «Дервейс». Кроссовер 7 SUV будут собирать по полному циклу, со сваркой и окраской, на заводе в Черкесске. На нем опробуют интерес к новому бренду, – если понравится, последуют другие модели. Посему наше внимание к машине весьма пристальное: тайваньской марке не более четырех лет, а она уже претендует на премиальный сегмент. Собственно, это отображено и в названии: Luxury + Genius = Luxgen.

Завоевание мира молодой бренд начинает преимущественно с развивающихся стран. Вместе с нами в Тайбей приехали дилеры из Омана, Арабских Эмиратов, Вьетнама, Индии, Китая, с Маршалловых островов, а также из Голландии.

По дороге из аэропорта я еду на пассажирском месте, и первое, что бросается в глаза, – огромный LCD-экран (10,2 дюйма) информационно-развлекательной системы Think+. Сотрудник «Лаксджин» ловит мой взгляд: «На сегодняшний день это самый большой экран в серийных моделях. Программное обеспечение и саму концепцию разработал местный производитель смартфонов HTC, который, кстати, владеет частью акций «Лаксджин».

Сейчас монитор отображает картинку с восьми камер, навешанных на автомобиль по периметру. Они будто открывают окно в другое измерение. Когда включаю поворотник, на экране появляется вид сзади-сбоку. Детализация картинки такая качественная, а сектор обзор столь велик, что в зеркала даже неохота смотреть. Видимо, поэтому их и сделали совсем маленькими, «запасными», пожертвовав часть «уха» под камеру. На международных автосалонах нам давно показывают концепты без привычных зеркал – их водителям предлагают пользоваться исключительно камерами, но, похоже, только «Лаксджин» серьезно взялся за серийное воплощение красивой идеи. И очень полезной, особенно в городе. Картинки с камер, выведенные на монитор, не раз помогали мне успешно разъехаться с пешеходами, рикшами и машинами на оживленной торговой улочке старого Тайбея.

В какой-то момент у меня даже сложилось ощущение, что сам автомобиль строили вокруг этой полезной «игрушки». Как во многих других машинах, экран отображает навигацию, показывает, где образовались пробки. Так как в правое «плечо» водительского сиденья встроен детектор голосового управления, то задать нужную

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Luxgen 7 SUV

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4800×1930×1760
Колесная база, мм	2910
Снаряженная масса, кг	1960
Максимальная скорость, км/ч	195
Топливо/запас топлива, л	A95/75
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	12,1

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, P4, 16 клапанов, 2,2 л, 129 кВт/175 л.с. при 5200 об/мин, 275 Н·м при 2500–4000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; A5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – независимая, «Мак-Ферсон»/зависимая, пружинная, «Де Дион»; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 235/55R18.

цель навигатору можно и не отрывая рук от руля. Но вот еще одна, совсем необычная функция – связь с колл-центром, чьи операторы подскажут расположение ближайшего ресторана или больницы.

А вот еще одна вещь из мира престижных седанов: камера ночного видения. Зоркость прибора составляет 100 метров в длину и 40 – в ширину. Но при этих исключительных возможностях Think+ почему-то управляется только клавишами на консоли, а ведь сенсорные экраны проникли даже на городские малолитражки.

Тем не менее удивительные «бонусы» тайваньского кроссовера на Think+ совсем не заканчиваются. Опять же как в дорогих представительских машинах, его водительское сиденье снабжено функцией массажа. Еще меня удивила оригинальная противоугонная система: покидая машину, хозяину следует на три секунды нажать неприметную кнопочку на кресле – тогда оно придвинется вплотную к рулю и будет мертво стоять на этом месте, не реагируя ни на какие команды, кроме отпирания с родного брелока.

А чем еще, помимо электронных чудес, создатели кроссовера «Лаксджин» собираются завлечь клиента? Роскошью интерьера? Посмотрим. Словосочетание «кожаный салон», простите за каламбур, за последнее время весьма поистрепалось. Какой только дерматин так не называют! Здесь же оно воплощено в изначальном смысле. Комбинированная красно-черная кожа в крупную морщинку – материал дорогой и приятный что на ощупь, что на глаз. Но при этом на торпедо мягкий пластик есть только над бардачком. Стыки панелей центральной консоли идут слегка вразнобой, дверца бардачка хлипкая. Над этим еще надо поработать.

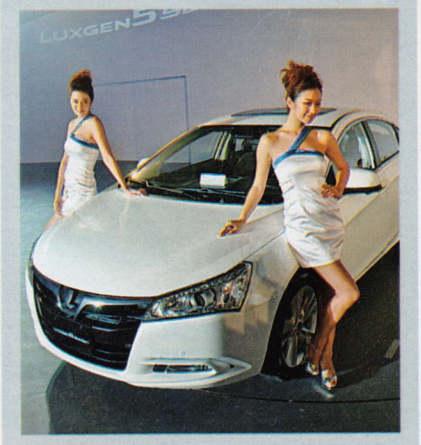
С МИРУ ПО НИТКЕ

Благодаря глобализации сейчас необязательно проходить долгий путь развития и содержать огромный штат инженеров, чтобы сделать привлекательный продукт. Достаточно грамотно подобрать поставщиков. Именно так поступил «Лаксджин». Электронику для его машин поставляет шведская компания «Мецель». Шасси кроссовера разрабатывали и доводили «Магна»

По размерам это кроссовер среднего класса.

ЧТО В БУДУЩЕМ

Скорость, с которой молодая тайваньская марка двигается вперед, впечатляет. Уже в этом году увидит свет первый седан марки «Лаксджин». Переднеприводный «Лаксджин-5» оснащен новыми бензиновыми моторами – 1,8 (150 л.с., 230 Н·м) и 2,0 (170 л.с., 256 Н·м). Они агрегатируются с автоматами «Айсин» – 5- и 6-ступенчатым соответственно. С самым мощным двигателем разгон до 100 км/ч занимает 8,5 с. В ближайших планах фирмы среднеразмерный и компактный кроссоверы, хэтчбек «Лаксджин-5», некий компактный хэтчбек и, возможно, спорт-купе.



и «Продрайв», но не с чистого листа, а с использованием узлов минивэна «Рено-Эспас». Шумовиброизоляцией занималась бельгийская фирма LMS. Бензиновый 2,2-литровый 175-сильный двигатель с нагнетателем «Гаррет» (пока – единственный вариант) проектировали французы из LMM, а 5-диапазонный автомат – японская «Айсин». Тормозная система – дело рук американской «Делфай». Да и дизайн первых моделей не решились делать самостоятельно, им занималась студия Джуджаро. Правда, в местном НТЦ его незначительно подкорректировали под восточные вкусы. Список «соучастников» можно продолжить, но это вовсе не означает, что тайваньцы сделали нечто подобное игрушке «Лего».

«В основе у нас собственная концепция», – уверяет шеф-дизайнер «Лаксджина» Джеймс Шир. В прошлом он отвечал за стилистику моделей китайского подразделения «Джи-Эм». Автомобильные знания Шира не ограничены только дизайном – он указывает мне на весьма важную, по его мнению, особенность машины: «Видишь, основание кузова сидит на четырех продольных и шести поперечных лонжеронах? В результате силовая клетка получилась довольно крепкой. У нас кузов намного жестче, чем у той же «Тойоты».

НЕ КАНТОВАТЬ!

А крепко ли этот «компьютер» стоит на колесах? Водительское сиденье изначально выше правого пассажирского, и опуститься ниже никак не получается. Тонковатый руль – без свойственных премиум-сегменту подрулевых переключателей диапазонов автомата. Рулевая колонка регулируется только по углу наклона. Гидроусилитель недовольно поскуливает, усилие на руле развивается ступенчато. Обратная связь вполне адекватная, но от подвески на штурвал передается вибрация от неровностей.

С 2500 об/мин 175-сильный турбомотор вроде оживает. Разгон так себе, без фанатизма, но вполне соответствует заявленной мощности. Пятидиапазонный автомат честно адаптируется под настроение водителя. На серпантине с изменчивым профилем «Лаксджин» чувствует себя уверенно. Занос развивается только из-за откровенной ошибки водителя. При этом система стабилизации срабатывает деликатно: лишь по вспыхнувшей контрольной лампе догадываешься, что курс скорректирован электроникой.

«ЛАКСДЖИН-7 SUV» ЗАЯВЛЕН КАК КРОССОВЕР ПРЕМИУМ-КЛАССА, НО ДО НЕГО ОН ПОКА НЕДОТЯГИВАЕТ: ПОДВОДЯТ ОГРЕХИ В ИСПОЛНЕНИИ. НО ВЕДЬ ЭТО ТОЛЬКО ПЕРВАЯ МИРОВАЯ МОДЕЛЬ МОЛОДОЙ ТАЙВАНЬСКОЙ КОМПАНИИ!

Лишние дефлекторы «климата» слегка утяжелили стилистику торпедо. Зато в дождь ни одно окно, включая «галерку», ни разу не отметилось даже намеком на запотевание.

Помимо навигационных данных на этот экран выводятся изображения с каждой камеры кругового обзора – как автоматически, так и по запросу водителя.

Центральная консоль не перегружена кнопками. Необычно большая рукоятка автомата удобно ложится в руку.

Боковые зеркала особой информативностью не отличаются. Но через небольшой промежуток времени необходимость в них пропадает вовсе – ориентироваться по дисплею намного проще.

Сразу видно, что на Тайване привыкли к комфорту: сзади можно сидеть, вытянув ноги. Тесно не будет даже трем пассажирам. Кресла двигаются на отдельных салазках, у них можно изменить угол наклона спинки.

ОТКУДА НОГИ РАСТУТ

Марка «Лаксджин» (Luxgen) появилась на свет в 2008 году и принадлежит тайваньской компании «Юлон» (Yulon Group; ранее называлась Yue Loong). В начале своей истории фирма занималась текстилем. Выпуск автомобилей здесь освоили в конце 1940-х, с обособлением острова от коммунистического Китая, – для расквартированной на острове американской армии делали лицензионный «Джип».

В 1960 году корпорация наладила сборку моделей «Ниссан». Сейчас «Юлон» выпускает модели «Дженерал моторс», «Мицубиси», «Крайслер», «Мерседес-Бенц» и «Джили». В штате более 3000 человек. Степень локализации разная: некоторые модели собирают со сваркой и окраской; имеется свой моторный цех и штамповочное производство.

Подвески («Мак-Ферсон» спереди, а сзади редкий ныне тип зависимой – «Де Дион» с мощной балкой, связывающей колеса, и отдельным редуктором, прикрепленным к кузову) по-европейски жесткие. Даже излишне: на неровностях машина заметно подрагивает всем кузовом.

Для внедорожных прогулок тайваньский кроссовер подготовлен, как все классические «паркетники». То есть в грязь лучше не соваться. В приводе задних колес стоит электромагнитная многодисковая муфта «Гетраг». Режимов трансмиссии три: *2WD*, *Auto* и *Lock*. С заблокированной муфтой крутящий момент распределяется в соотношении 50:50.

Познакомиться с «Лаксджином» вне асфальта нам не позволили. Поэтому с окончательным выводом о возможностях модели повременю до ее прописки на российской земле. Хотя кое-что уже сейчас понятно: по российским меркам, до класса люкс тайваньский кроссовер явно недотягивает. Но выбивает его оттуда не концепция в целом, а отдельные недоработки: скрипящий пластик, отсутствие мощных двигателей в предлагаемой линейке. Не помешал бы и дизель.

У нас 7 SUV намерены продавать по цене от 1 млн. рублей. В базовом исполнении – только передний привод, тканевый салон, но останется чудо-дисплей (жаль, без функции связи с колл-центром). В полной комплектации машина будет стоить от 1,5 млн. рублей. Но когда? Обещают к осени. ЗР

ВОЗРАСТНОЙ ПОРОГ

«Мицубиси-Лансер» 2012 модельного года получил 1,6-литровый двигатель от кроссовера ASX. Седан с механической коробкой передач опробовал **Михаил Кулешов**. Фото **Александра Батыру**.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Mitsubishi Lancer 1.6 MT

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4570×1760×1505
Колесная база, мм	2635
Колея спереди/сзади, мм	1530/1530
Объем багажника, л	315
Масса снаряженная/полная, кг	1255/1750
Максимальная скорость, км/ч	190
Разгон 0–100 км/ч, с	10,8
Топливо/запас топлива, л	А95/59
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	8,0/5,2/6,2

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,6 л, 86 кВт/117 л.с. при 6100 об/мин, 154 Н·м при 4000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; М6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «МакФерсон»/многорычажная, рулевое управление – реечное с гидроусилителем, тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые, шины – 205/60R16.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: Invite+.

ЦЕНА: 679 000 руб.

Просторный салон, хорошая эргономика, тяговитый мотор, умеренная цена.

Ухудшилась управляемость, цена умеренная за счет экономии на системах безопасности.

В начале 2011 года бестселлер пережил фейслифтинг. Спустя год руки японцев добрались до «сердца»: 1,5-литровый силовой агрегат заменили 1,6-литровым. Стал ли автомобиль лучше?

Полуторалитровый 109-сильный «Мицубиси- Лансер» есть в парке редакции. Он и послужил отправной точкой для ответа на поставленный вопрос. Дополнительные 100 кубиков рабочего объема позволили поднять мощность до 117 л.с., а крутящий момент – до 154 Н·м против 143. Прибавка последнего особенно ощутима в городе: автомобиль лояльно относится к небрежной работе педалью сцепления, а эластичность двигателя заметно возросла. Переключаться теперь можно пореже – машина уверенно, пусть и не стремглав, ускоряется на любой передаче уже с 2000 оборотов. Здорово! Ощутима разница и на трассе: разгон 1,6-литрового «Лансера» напористее и увереннее. Изменился ли расход топлива? Производитель заявляет о его снижении во всех режимах на 0,2 л. За три дня моих поездок преимущественно по городу средний расход составил 8,2 л. Не так уж и много.

Вместе с мотором явно изменили настройку шасси. «Лансер» стал заметно мягче, а неспешная городская езда на нем – комфортнее. Подвески отлично фильтруют дорожную мелочь, а «лежачие полицейские» можно смело проезжать ходом – на зависть некоторым кроссоверам. Но на трассе, где наш редакционный автомобиль демонстрирует быстрые и точные реакции, обновленный «Мицубиси» кренится, а на дорожных волнах стал склонен к продольной раскачке. В этом смысле автомобиль подрастерял спортивность, но приобрел комфорт. Повзрослел? А может, постарел? Я бы выбрал прежний, более жесткий «Лансер», но с новым мотором. Впрочем, скорее прошел бы мимо: на тестовой машине за 679 000 рублей (вроде не очень дорого) ни боковых подушек безопасности, ни системы динамической стабилизации. Нет этой системы и в списке опций. На мой взгляд, она не менее важна, чем 100 прибавленных кубиков. Вот вам и взросление... ЗР

Информационный дисплей – с русифицированным меню, точно такой же, как на кроссоверах ASX и «Аутлендер».

В отделке приборной панели и передних дверей появился мягкий пластик. А вот кожа на рулевом колесе стала грубее.

ФИЗКУЛЬТ-ПРИВЕТ

Представив новое поколение модели XV, компания «Субару» гораздо ближе подошла к образу полноценного компактного кроссовера. Сев за руль новинки, **Максим Гомянин** в компании **Георгия Садкова** (фото) проверил, не растеряла ли она привычных качеств, свойственных марке.

СПОРТИВНАЯ ДИЕТА

Японцы не в первый раз пустились на вседорожный эксперимент. Рецепт прост: взять практичный легковой автомобиль – скажем, хэтчбек или универсал – и добавить по вкусу увеличенный дорожный просвет и пластиковый обвес. Благодаря таким нехитрым действиям в 1995 году в США появилась «Субару-Импреза Аутбек Спорт». В Америке она прожила до 2007 года. И только в 2010-м пожаловала «Импреза XV», знакомая и нашим покупателям. Но ее век оказался коротким...

На скорую смену модели намекнул концепт XV, показанный на Шанхайском автосалоне в прошлом году. Время пролетело незаметно, и вот в сердце итальянской Тосканы я уже разглядываю серийный автомобиль. От спортивного прошлого марки новинка усиленно отмахивается. Из названия исчезло слово «Импреза», культовое для любителей ралли. Неужели теперь только легкий фитнес? Не совсем. Это уже не прежний недокроссовер, представлявший собой лишь слегка переделанную «Импрезу». Это совершенно самостоятельная модель с хорошими возможностями для движения по сельским грунтовкам.

Но владельцы подобных машин в большинстве своем – жители городов, а в каменных джунглях надо быть ярким и узнаваемым. Наверное, поэтому в палитре цветов появился ярко-оранжевый. Кстати, Флоренция, где состоялась презентация, переводится как «цветущая». Тонкий намек маркетологов на долговечность и незаурядность цветовой палитры?

В иерархии бренда кроссовер встанет ниже «Форестера», а значит, заинтересует более молодых покупателей,

Вариатор Lineartronic доступен с любым из бензиновых моторов.

Салон немаркий и практичный – то, что нужно для кроссовера в России.

Циферблаты приборов размечены четко. Электронный указатель уровня топлива – на любителя. Я предпочел бы стрелочный.

На многофункциональный дисплей (опция) можно вывести изображение с камеры заднего вида. Каждая из четырех цветных линий означает расстояние в один метр.

любящих яркие тона. Наша машина, окрашенная в синий Marina Blue, скромнее. Салон без изысков, как всегда у «Субару». Пластики жестковаты, а у сидений нет привычной развитой боковой поддержки. Зато кресла удобные и мягкие, а черная кожа (идет в дорогих комплектациях) не пачкается. Ветровое стекло переместилось на 200 мм вперед (если сравнивать с предыдущим поколением), что создает ощущение простора на передних местах. Сзади с комфортом разместятся двое, а вот третий – лишний. Багажник, на первый взгляд, просторный, хотя по сравнению с грузовым отсеком старой «Импрезы XV» его объем вырос всего на 10 литров. Под полом – ремкомплект. В России его место займет докатка, и с нею пространства станет еще меньше.

В ДОРОГУ

Сопротивление синхронизатора механической коробки теперь не такое упорное, как раньше, – первая включается гораздо мягче. Под капотом урчит уникальный оппозитный дизель мощностью 147 сил. Вот почему я так хотел сесть за руль именно этой машины. Наконец-то дизельные «субару» станут официально продавать в России! Правда, появятся они после бензиновых версий.

Европейцам и россиянам предложат бензиновые агрегаты объемом 1,6 и 2,0 литра. Они отличаются увеличенным ходом поршня, но наружные размеры двигателей остались прежними. Этого добились, изменив конструкцию блока цилиндров и головки. Поработали также над приводом клапанов, поршни и шатуны облегчили. Все это улучшило характеристики при одновременном снижении расхода топлива примерно на 10%.

Жаль, что для дизельного XV нельзя заказать вариатор, ведь теперь он занял место прежнего нерасторопного автомата. Узел вышел компактным благодаря использованию цепи для передачи крутящего момента между шкивами. Его можно заказать для обоих бензиновых моторов – взамен пяти- и шестиступенчатой ручных коробок.

Петляем по узким улицам итальянского городка. Электроусилитель руля добросовестно выполняет свою работу, рулевое колесо щедро делится информацией о положении колес. Тем временем квадратики электронного топливомера и не думают исчезать. Расход 6 литров на сотню при паспортных пяти – хороший результат.

Сворачиваем на проселок. Большой клиренс и полный привод – то, что здесь нужно. Энергоемкость подвески в самый раз для разбитой дороги. В машине с механикой крутящий момент между осями распределяет межосевой дифференциал с самоблокирующейся вискомуфтой.

НА РАБОТУ, ДАЧУ, РЫБАЛКУ... «СУБАРУ-XV» ДЕЙСТВИТЕЛЬНО УНИВЕРСАЛЕН. А ДЛЯ СКОРОСТНОГО УЧАСТКА РАЛЛИ ВЫБЕРУ ДРУГУЮ МАШИНУ.

В экстерьере многое определено функциональностью. Пластиковые накладки на бамперах, колесных арках и порогах не окрашены – практично и не жалко царапать. Для улучшения обзора задние стойки сделали максимально узкими.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Subaru XV				
	1.6i	1.6i, вариатор	2.0i	2.0i, вариатор	2.0D
ОБЩИЕ ДАННЫЕ					
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4450/1570/1780/2635				
колея спереди/сзади	1525/1525				
Объем багажника, л	310				
Радиус поворота, м	5,3				
Снаряженная масса, кг	1365	1400	1385	1415	1435
Время разгона 0–100 км/ч, с	13,1	13,8	10,5	10,7	9,3
Макс. скорость, км/ч	179	175	187	187	198
Топливо/запас топлива, л	А95/60				ДТ/60
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	9,4/6,2/7,3	9,7/5,9/7,3	11,1/6,3/8,0	10,5/6,5/7,9	6,8/5,0/5,6
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый				дизельный
Расположение	спереди продольно				
Конфигурация/число клапанов	Оп4/16				
Рабочий объем, см³	1600		1995		1998
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	84/114 5600		110/150 6200		108/147 3600
Крутящий момент, Н·м при об/мин	150 4000		196 4200		350 1600–2400
ТРАНСМИССИЯ					
Тип	полноприводная				
Коробка передач	M5	CVT	M6	CVT	M6
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ					
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/независимая, на двойных поперечных рычагах				
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые				
Размер шин	225/55R17				

При пробуксовке колес она корректирует распределение момента, который в стандартных условиях распределяется в пропорции 60:40.

При быстрой езде дизель оказался шумноват: если его подкрутить, то звенящий звук известит о приближении «Субару» всю округу. Да и шумоизоляция задних арок могла быть получше. Но возможность контролировать автомобиль на скользкой колее превращает все это в мелочи. В «Субару» с вариатором применили несколько иную трансмиссию – с активным распределением момента. Электроника отслеживает изменение условий движения, регулируя распределение тяги между передней и задней осями. Опробовать такой вариант не удалось. Тем интересней будет встретиться с машиной дома. Как и с новым семейством бензиновых оппозитников.

А сделать это удастся уже весной. В Европе начальная цена XV (1,6 л и 5-ступенчатая механика) – 21 600 евро. За машину с вариатором просят 23 700 евро; 2-литровый вариант с 6-ступенчатой механической трансмиссией продают за те же деньги. Дизельные версии – от 26 700 евро. Цены для России пока не объявили, но подозреваю, что они будет примерно такие же. ЗР

Разрезная спинка складывается (60:40), обеспечивая простор для погрузки семейного скарба. Под полом багажника – ремкомплект. У нас будет докатка.

Уникальный для кроссовера дорожный просвет в 220 мм (вместо 180 мм у «Импрезы XV») успокоит нервы водителя на проселочной дороге.

КРОССОМ ПО АСФАЛЬТУ

Хэтчбек «Фольксваген-Поло» обзавелся еще одной модификацией. **Максим Гомянин** решал, чего же в ярко-оранжевом автомобиле больше: городского хэтчбека или кроссовера. Фото **Александра Батыру**.

ФОРМА И СОДЕРЖАНИЕ

Даже на стоянке «Фольксваген-Поло» с приставкой «Кросс» не остается без внимания. Заметный цвет (всего в палитре их шесть), широкие пластиковые накладки, расширители колесных арок, мощная передняя «губа» (тоже, кстати, пластиковая, окрашена под алюминий) притягивают взгляды. Что-то от «проходимца» в «Кроссе Поло» явно прослеживается. Но почему под капот не установили экран шумоизоляции и резиновые уплотнители? Моторный отсек был бы чище, а лишних звуков в салоне – меньше.

Внутри не менее красиво, чем снаружи. Веселый серо-оранжевый салон способен внести в хмурые рабочие будни позитивный настрой. Дополняют картину контрастные прострочки на чехлах рычага стояночного тормоза и робота DSG. Белые символы на экранах климат-контроля и аудиосистемы, пришедшие на смену синим, легко читаются и при дневном свете, и в темноте.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Volkswagen Cross Polo

Размеры: длина×ширина×высота, мм	3987×1698×1488
Колесная база, мм	2469
Колея спереди/сзади, мм	1454/1453
Объем багажника, л	280/952
Масса снаряженная/полная, кг	1161/1600
Разгон 0–100 км/ч, с	12,6
Максимальная скорость, км/ч	173
Топливо/запас топлива, л	A95/45
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	7,7/4,7/5,8

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, P4, 16 клапанов, 1,4 л, 62 кВт/85 л.с. при 5000 об/мин, 132 Н·м при 3800 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: передний привод; робот.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «МакФерсон»/упругая балка; тормоза – дисковые вентилируемые/барабанные; шины – 215/45R16.

+ Стильная внешность, хорошая управляемость.

– Слабая шумоизоляция, внедорожные качества – только в названии.

У передних сидений есть регулировка по высоте, а вот за подогрев придется доплатить. Хоть подушки и тканевые, тепла зимой не хватает, особенно когда садишься в машину утром. Салон прогревается довольно быстро, однако подогрев надо бы внести в базовое оснащение. Впрочем, это пожелание относится не только к «Фольксвагену».

Задний диван не самый просторный в классе. Спинка раскладывается в соотношении 60:40, увеличивая объем багажника. Ухитрился засунуть даже горные лыжи длиной 177 см – влезли впритык.

ОРАНЖЕВОЕ НАСТРОЕНИЕ

«Кросс Поло» предлагают лишь с 1,4-литровым 85-сильным мотором. Работает он в паре с 7-ступенчатой DSG. В режиме *D* робот настроен на максимальную экономию топлива.

...Скорость около 70 км/ч, а умная трансмиссия уже переключилась на седьмую передачу. Разгоняется

Цветовое решение салона, пожалуй, самое интересное из всех комплектаций хэтчбека. В стандартное оснащение входят передние сиденья с хорошей поддержкой и регулировкой по высоте.

Чтобы погрузить длинномер, придется максимально сдвинуть переднее кресло.

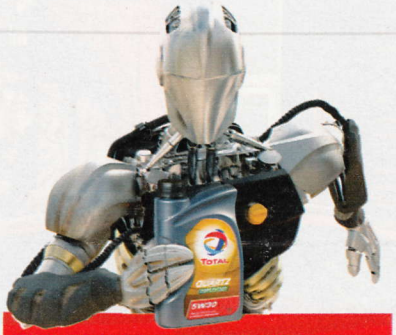
В скромный на вид багажник влезло довольно много. Правда, горные лыжи лучше везти на крыше. Если положить их в машину, пассажир сможет сесть только один, только маленький и только за водителем.

хэтчбек с ленцой. Сзади уже нервно ерзает водитель большого вседорожника. Не гудит, видимо, лишь потому, что яркий цвет в живой природе предупреждает об опасности.

Положение *D* рычага коробки имеет право на жизнь, скажем, в пробках. А в деловой суматохе мегаполиса гораздо эффективнее потянуть селектор максимально назад, включив режим *S*. Отклик на педаль газа станет острее, а коробка позволит крутить мотор до 4000 об/мин. Теперь при торможениях робот активно переключается вниз. Совсем другие ощущения! И мощности хватает, чтобы перестроиться или обогнать. Но шумно: мотор аж звенит, стоит поехать энергичней обычного. Да и большинство звуков с улицы четко слышны в машине.

А вот за то, как «Кросс Поло» управляется, простил ему даже

На правах рекламы



ПОДХОДЯЩИЕ МАСЛА

для Volkswagen Polo с двигателем 1.4

в соответствии с предписаниями производителя специалисты **Total** рекомендуют:

Моторное масло

Total INEO LONG LIFE 5W-30

Моторное масло нового поколения, изготовленное по технологии **Low SAPS**, специально разработанное для двигателей Volkswagen Group. Совместимо с современными системами доочистки выхлопных газов.

- Превосходная защита и чистота деталей двигателя.
- Благодаря высокой стойкости к окислению обеспечивает безупречную работу двигателя и удовлетворяет требованиям большинства производителей, рекомендующих расширенный интервал замены масла.

Стандарты:
- ACEA C3

Одобрения производителей:
- VOLKSWAGEN VW 504.00/507.00 (Заменяет: VW 502.00/505.01, VW 502.00/505.00, VW 501.01/505.00)
- BMW LL04
- MB Approval 229.51
- PORSCHE C30

Обращаем внимание, что при решении вопроса о выборе смазочного материала для каждого конкретного применения необходимо руководствоваться рекомендациями производителя техники и его официальных представителей.

Подробная информация:
www.total-lub.ru

TOTAL

Неокрашенный пластик по кругу, бампер с «алюминиевой» «губой», 16-дюймовые колеса «Мистраль» – малыш «Поло» стал заметнее и взрослее.

Увеличенный клиренс потребовал установки иных пружин и амортизаторов. Последние – двухтрубные, производства фирмы «Монро», сделаны в Южной Африке.

НЕБОЛЬШОЕ УВЕЛИЧЕНИЕ КЛИРЕНСА И ПЛАСТИКОВЫЙ ОБВЕС НЕ СДЕЛАЛИ ИЗ ХЭТЧБЕКА ПОЛНОЦЕННЫЙ КРОССОВЕР, НО ДОБАВИЛИ ЕМУ ПОЛОЖИТЕЛЬНЫХ КАЧЕСТВ.

У «Кросса Поло» нет защиты двигателя, только пластиковый фартук, закрывающий переднюю часть моторного отсека. Но места креплений для стального щита есть.

шумность. Долго не мог отделаться от ощущения, что задняя ось подруливает сама, помогая четко прописывать повороты. Подвеска плотная, незаметно глотает мелкие дорожные швы. В базе на хэтчбек ставят колеса с 45-м профилем: с такими управление должно быть еще острее, чем у тестового автомобиля.

А если что-то пойдет не так, поможет система динамической стабилизации. Но ее нужно заказывать дополнительно.

На первый взгляд, 711 000 рублей за такой автомобиль многовато. Ведь кроссовером он только кажется. Но, что несомненно, вы получите богато оснащенный хэтчбек с хорошим дорожным просветом и яркой индивидуальностью. А в подарок – оранжевое настроение. ЗР

КРОСС ПО ПЕРЕСЕЧЕННОЙ МЕСТНОСТИ

Измерив дорожный просвет «Фольксвагена-Кросс Поло» и нашего «Поло Седана», удивились: разница всего 5 мм, с учетом размеров колес. На оранжевой машине – 170 мм, на красной – 165 мм. Нижняя точка пластикового бампера выше как раз у седана: 190 мм против 170. То есть парковаться возле высокого бордюра на российском «Фольксвагене» безопаснее. Но 170 мм просвета, конечно, вполне приличный результат для «Кросса». Скажем, у «Сузуки-SX4» этот показатель равен 165 мм, а у «Рено-Сандеро Степвей», по данным производителя, – 175 мм.

На обоих «Поло» переднюю часть двигателя прикрывает только пластиковый фартук, который в глубоком снегу зачерпывает его, как лопатой, или просто отрывается. Если часто ездите за город, непременно поставьте стальную защиту. Неоригинал можно купить за 2000 руб., а за родную придется выложить около 7000 руб.

По зимней колее седан едет увереннее благодаря более мощному мотору (105 л.с.) и, конечно, шипованным шинам «Нокиан-Хаккапелита 7» с направленным рисунком. Пластиковая «губа» переднего бампера «Кросса» так и норовит поработать снегоуборочным ковшом. Мотор в 85 сил, повторю, слабоват. Там, где седан выгребает под тягой, лифтованный хэтчбек пасует. Кстати, никакой электроники вроде противобуксовочной системы в хэтчбеке нет. Словом, в глубокий снег ни колесом!

ЧЕТЫРЕ ТАКТА ТИШИНЫ

Один из способов снижения вредных выбросов и дополнительной экономии топлива – выключение двигателя на остановках посредством системы «старт-стоп». Недавно машины с нею стали предлагать и в России, чем сразу заинтересовались **Кирилл Милешкин** и **Максим Сачков**. Фото **Константина Якубова** и фирм-производителей.

По нашей просьбе директор холдинга «За рулем» поставил эксперимент: неделю ездил на своей машине с включенным «старт-стопом», другую – с выключенным. И получил весомую разницу – около 10% экономии топлива. Действительно ли данная система настолько эффективна, или это просто частный, внесистемный случай? Чтобы разрешить сомнения, мы отправились на полигон, предварительно изучив некоторые теоретические условия.

ВНИМАНИЕ ДЕТАЛЯМ

Серийные машины впервые оснастили системой «старт-стоп» более 20 лет. В числе пионеров-разработчиков был небезызвестный «Бош». Его устройство так и называлось – Start&Stop, а вскоре это наименование стало нарицательным для других подобных систем.

Принципы работы у изделий разных фирм могут различаться. В бошевской системе применен усиленный стартер, рассчитанный минимум на 150 000 циклов работы. Перед остановкой мотора электроника контролирует положение рычага механической коробки (должен быть в «нейтрали»), педалей сцепления, тормоза, акселератора, проверяет зарядку аккумулятора. Любое отклонение от нормы (упавший заряд батареи, холодная погода, большая нагрузка на электросистему) – и «стопа» не будет.

Способность генератора, как и любого электромотора, работать на два фронта, побудила инженеров «Валео» повесить на него функции стартера. Такая система получила название STARS (STarter-Alternator Reversible System). Реверсивный генератор пускает двигатель вдвое быстрее (за 0,4 с) классического стартера и при этом почти бесшумен. Расплатой стало усиление приводного ремня и его натяжителя, поскольку появились повышенные нагрузки.

С определенной оригинальностью «Мазда» разработала свою систему SISS (Smart Idle Stop System). При отпускании педали тормоза бензин впрыскивается именно в те цилиндры, где поршни готовы к такту рабочего хода. За их остановку в нужном положении отвечает дополнительный датчик коленвала. Энергии микровзрыва хватает, чтобы провернуть коленвал и пустить двигатель (хотя изначальный импульс все равно дает стартер). Чтобы компоненты мотора изнашивались равномерно, электроника всякий раз меняет пары поршней, используемых при прокрутке коленвала.

Десятки, а то и сотни пусков в день – это немало. Автомобили, оснащенные системой «старт-стоп», отличаются усиленными стартером и генератором, аккумулятором, выдерживающим множество циклов заряда-разряда. Дешевые машины в этом случае получают аккумулятор только с укрепленными пластинами, которые живут вдвое больше. На более дорогих моделях используют технологию AGM. В таких батареях предусмотрен пористый сепаратор, пропитанный электролитом: он заполняет пространство между пластинами и не дает им осыпаться. Ресурс батареи возрастает в три-четыре раза.

СТОП, МАШИНА!

Насколько выгодно применение «старт-стопа»? Показатели у отдельных моделей различаются в разы, но не в силу преимущества чьих-то технологий, а, как правило, из-за расхождения методик замеров. Скромные рекламные проспекты обещают экономить около 6% топлива, самые бессовестные – до 31%. Проверим на живой машине – «Ауди-А7» с 3-литровым мотором TFSI, автоматом и, конечно, системой «старт-стоп» фирмы «Бош».

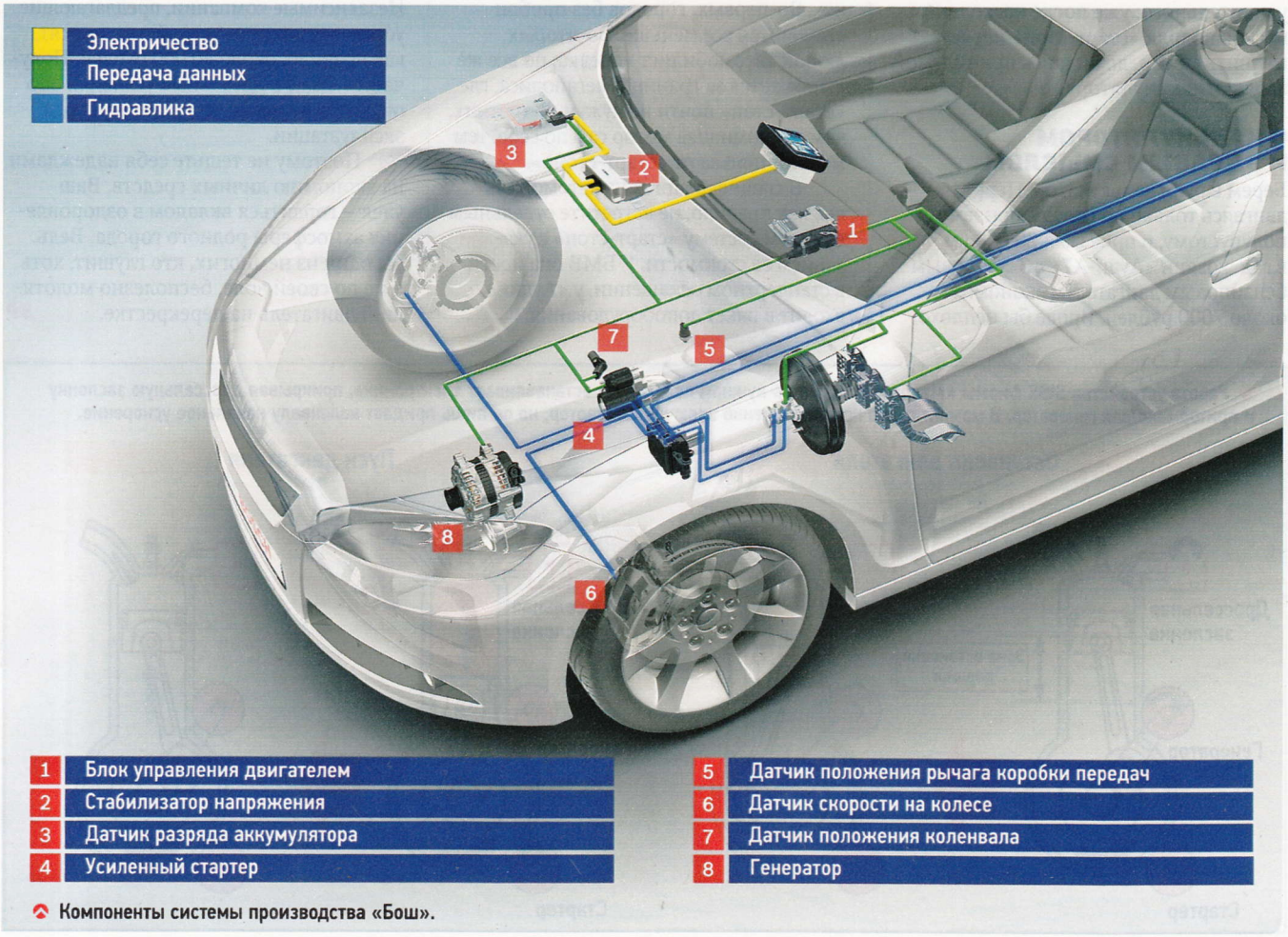
«Старт-стоп» можно отключить, нажав кнопку с такой пиктограммой.

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ ЗР

Режим	Расход топлива, л/100 км	Время в пути, мин	Средняя скорость, км/ч
Идеальный город («старт-стоп» отключен)	15,4	35	27
Идеальный город («старт-стоп» включен)	14,2	35	27
Город с пробками, Москва («старт-стоп» отключен)	20,4	57	16
Город с пробками, Москва («старт-стоп» включен)	19,5	57	16

Маршрут по дорогам Дмитровского полигона имитирует движение в идеальном городе: остановка на светофоре на полминуты, марш-бросок до следующего перекрестка. Это самые выгодные условия для эффективной работы «старт-стопа», но в российских мегаполисах они возможны лишь в ночное время. Маршрут проезжаем дважды: один раз с отключенной системой, другой – с работающей. Через час с небольшим получаем результаты, сравнимые с обещанными производителем, – на 27-километровом участке система «старт-стоп» сэкономила 0,3 л. Если измерять в относительных единицах, расход топлива уменьшился на 7,8%. Неплохо.

Теперь сымитируем более реальную ситуацию: оставим те же маршрут и остановки, но добавим пять «затяжных пробок». Протяженность каждой установим около километра. Это расстояние придется преодолевать в режиме черепахи: 10 секунд ползем, столько же стоим. Экономия сократилась почти вдвое – до 4,4%. Ничего



Компоненты системы производства «Бош».

В Россию автомобили с системой «старт-стоп» ввозят всего несколько фирм. Помимо «Ауди», чья машина участвовала в тесте, ее предлагают БМВ, «Фольксваген», «Ситроен», «Ленд-Ровер».

СИСТЕМА «СТАРТ-СТОП» ЭКОНОМИТ ТОПЛИВО, ЛИШЬ КОГДА АВТОМОБИЛЬ ДВИГАЕТСЯ ПО ПОЛУПУСТОМУ ГОРОДУ И КРАТКОВРЕМЕННО ОСТАНАВЛИВАЕТСЯ НА СВЕТОФОРАХ. В ЗАТЯЖНЫХ ПРОБКАХ ЭТОТ ЭЛЕКТРОННЫЙ ПОМОЩНИК ПОЧТИ НИКАКОГО ВЫИГРЫША НЕ ДАЕТ.

удивительного: уже после нескольких пусков подряд «старт-стоп» перестает глушить мотор, дожидаясь приемлемой зарядки аккумулятора.

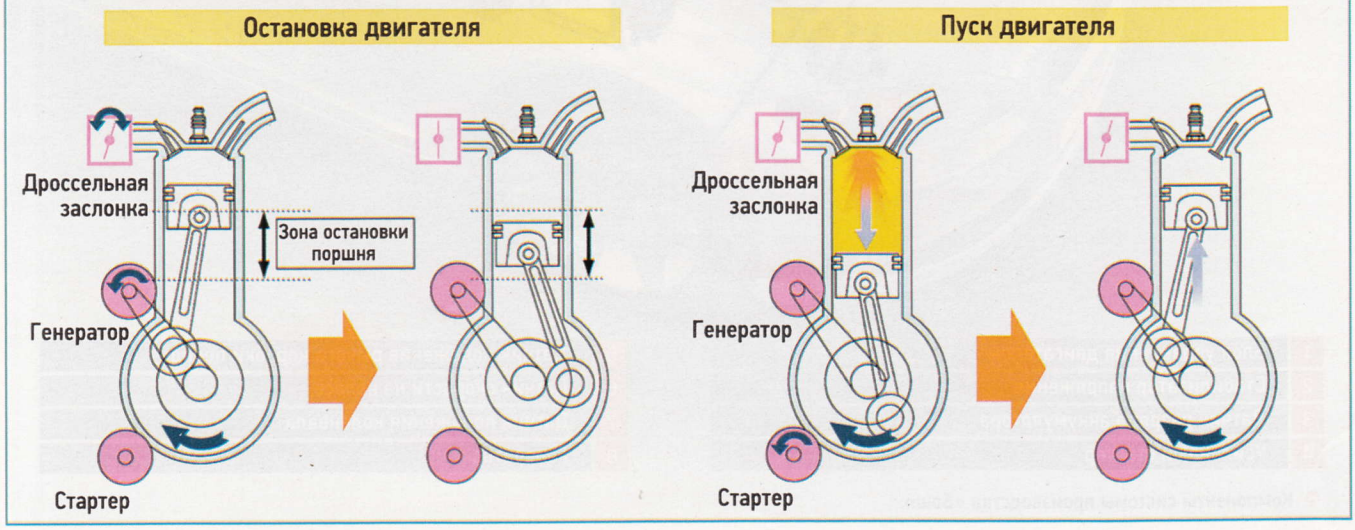
С КАЛЬКУЛЯТОРОМ И ЗДРАВЫМ СМЫСЛОМ

Берем в руки калькулятор. Передвигаясь только по городу, причем полупустому, и проезжая 20 000 км в год, хозяин «Ауди-А7» с 3-литровым бензиновым двигателем экономит около 7000 рублей. Вроде бы неплохо, но... Во-первых, городов без пробок становится все меньше. Во-вторых, любой автомобилист изредка, но все же вырывается за границы мегаполиса, где «старт-стоп» почти не нужен. В-третьих, чем экономичнее мотор сам по себе, тем меньше польза от «старт-стопа».

В спецификациях на автомобиль вы, как правило, не встретите отдельным пунктом систему «старт-стоп» с указанием ее стоимости. У БМВ она идет в стандартном оснащении, у «Ауди» входит в пакет допоборудования. Независимые компании, предлагающие установку данного устройства, просят, как правило, около 30 000 рублей. Получается, даже в идеальных условиях оно окупится не менее чем за четыре года эксплуатации.

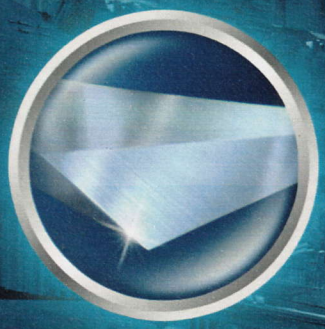
Поэтому не тешьте себя надеждами на экономию личных средств. Ваш удел – гордиться вкладом в оздоровление атмосферы родного города. Ведь вы один из немногих, кто глушит, хоть и не по своей воле, бесполезно молотящий двигатель на перекрестке. ЗР

Работа устройства SISS фирмы «Мазда». Коленвал в нужном положении останавливает электроника, прикрывая дроссельную заслонку и притормаживая генератор. В момент пуска кратковременно включается стартер, но он лишь придает коленвалу начальное ускорение.



ВКЛЮЧИ ТЕХНОЛОГИИ БУДУЩЕГО ДЛЯ ИДЕАЛЬНОГО БРИТЬЯ

ИННОВАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ GILLETTE
В НОВОЙ БРИТВЕ PROGLIDE POWER



САМЫЕ ТОНКИЕ ЛЕЗВИЯ ОТ GILLETTE*
для революционного скольжения

МИКРОРАСЧЕСКА
направляет волоски к лезвиям для легкого и тщательного бритья

МИКРОИМПУЛЬСЫ POWER
для снижения сопротивления и гладкого бритья

НОВЫЙ КОМПЛЕКС
средств для бритья и ухода за кожей от Gillette прекрасно дополняет технологии инновационной бритвы ProGlide.

ГЕЛЬ ДЛЯ БРИТЬЯ PROGLIDE
В три раза больше смазывающих компонентов** для лучшего скольжения.

БАЛЬЗАМ ПОСЛЕ БРИТЬЯ 3 в 1
Gillette Pro мгновенное увлажнение
- Питает
- Увлажняет
- Защищает от УФ-лучей

Gillette® Fusion PROGLIDE™ POWER

«ПАНДА», БЕЛЛА...

За что итальянцы так любят «Панду»? За цену, конечно. Вступая в свою третью жизнь, новая «Панда» доверила свой руль **Петру Меньших** как одному из первых возможных покупателей. Фото автора.

ВЕСЕЛЫЙ МАЛЫШ

«Фулл», – сказал заправщик и затребовал с меня кругленькую сумму, хотя бак и небольшой. «Газолино», или попросту бензин, в Италии продают по 1,71 евро за литр. Я выбрал бензиновую версию из интереса к двухцилиндровому турбодвигателю «Твинэйр», аппетит которого, если верить паспорту, не оставлял шансов дизелю козырнуть своей хваленой экономичностью. В разных режимах было обещано, цитирую, 5,0/3,8/4,2 л/100 км. Вот я и заполнил бак под завязку, чтобы самому проверить теорию практикой: сможет ли «Панда» полноценно работать за щепотку корма.

Ехать собрались в горы. Со мной и еще двумя пассажирами к 975 кг снаряженной массы добавилось еще 225 кг живого веса. Даже в тусклых огнях аэропорта была очевидна компактность кузова и высокий класс работы дизайнеров, сумевших отшлифовать новинку, не изменив при этом стиль любимого итальянцами «ящика», который служит им верой и правдой уже 30 лет. Его габариты несколько увеличились (длина на 110 мм, ширина на 55 мм), но в итоге все равно получилось немного: 3653 × 1643 мм.

Маршрут был не из легких для моторчика: я жил на одном склоне горы, а друзья-пассажиры на другом. Хорошо, хоть багажа немного – чемодан да сумка, всего килограммов тридцать. Один из друзей, темпераментный итальянец, признался, что, торопясь в аэропорт, пришпоривал «Панду» аж до 170 км/ч. Честно говоря, я на его месте не стал бы так рисковать, даже зная, где полиция измеряет скорость. Но благодарен за информацию о возможностях двух цилиндров, если только это не охотничьи рассказы.

Дискуссию о высоких фарах и различиях с «Пандой» девятилетней давности пропускаю мимо ушей – жму на газ нынешней, которая неожиданно рванула так, что я даже не успел как следует затормозить у «дорожного полицейского». Ничего страшного: «Панда» удивительно мягко упала на него передними лапами и так же легко отжалась. Веселый малыш!

НА ДВУХ ЦИЛИНДРАХ

В свои годы я не претендую на роль студента, коих за тридцатилетнюю биографию «Панда» перевезла миллионы, но и во мне начинает играть кровь. Нет, не от гламурной черно-белой панели и кнопок на ней, обрамленных черным лаком. Наслаждаюсь темпераментной акустикой двигателя. Он сразу взбодрил меня после самолетной дремы. Видно, конструировали мотор явно в расчете на спортивные амбиции несостоявшихся «феррароводов».

Водителя звук «Твинэйра», конечно, может развлекать, но пассажирам досаждает, особенно во время интенсивных межсветофорных перебежек. Впрочем, этот мотор легко приглушить и придушить: достаточно нажать

кнопку *ECO* – и вот уже вместо 85 сил у него остается лишь 77. При этом расход топлива уменьшается процентов на четырнадцать, но вместе с удовольствием.

Два цилиндра не единственное, что спрятано под алюминиевой оболочкой «Твинэйра». Например, распредвал впускных клапанов сменил электрогидравлический привод «Мультиэйр», оставивший дроссельную заслонку почти без работы, в полностью открытом состоянии. Вкупе с непосредственным впрыском это повышает КПД, а уж турбонаддув выжимает из 875 кубиков все силы.

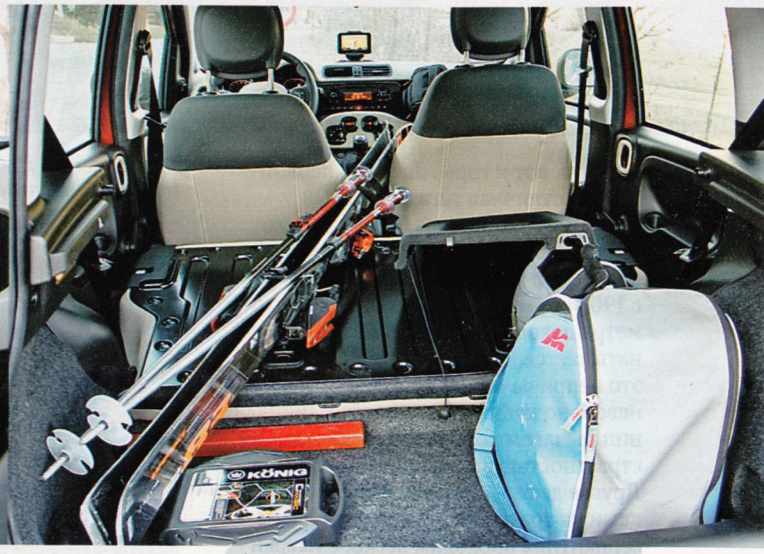
Так, выезжаю на магистраль: здесь разрешены 130 км/ч. В принципе, столько может поддерживать пятая передача, но на 100 км/ч уже нужно переключаться на четвертую, а обгонять лучше и вовсе на третьей. Зато на высших передачах мотора почти не слышно. Пока дорожная обстановка не требует особого внимания, осматриваюсь в интерьере «Панды». Что же, сидеть удобно. Восхищает большой открытый ящик над перчаточником, который плотно прихватил мою фотосумку – ни в одном автомобиле ей не было так хорошо. Длинный рычаг стояночного тормоза между передними сиденьями остался в прошлой жизни, его заменили коротким и широким, под четыре пальца. И правильно: это красиво и место экономит.

ЛИТРЫ И КИЛОМЕТРЫ

Кому нужно дополнительное пространство, может сдвинуть заднее сиденье вперед и сложить его по частям, но за такой фокус придется доплатить при покупке, в моем автомобиле эта опция не предусмотрена. А значит, без багажника на крыше эта машина больше двоих с лыжами не перевезет. Ладно, пусть любуются небом сквозь панорамное стекло почти во всю крышу.

Навигатор за умеренную цену, ладно ложащаяся в ладони баранка, стеклянная крыша над обоими рядами сидений, парктроник, подушки безопасности – эти опции доступны покупателю итальянского народного автомобиля.

Это только часть вещей лыжника, что вместит багажник. Спинку заднего сиденья лучше брать разрезную. Пластиковый бампер, 14-дюймовые колеса, накладки на дверях, малые свесы и полноценный дорожный просвет делают «Панду» королем парковок.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Fiat Panda 0.9 85 CV TwinAir

Размеры: длина×ширина×высота, мм	3653×1643×1551
Колесная база, мм	2300
Колея спереди/сзади, мм	1409/1407
Объем багажника, л	225/870
Масса снаряженная, кг	975
Разгон 0–100 км/ч, с	11,2
Максимальная скорость, км/ч	177
Топливо/запас топлива, л	А95/37
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	5,0/3,8/4,2

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, P2, 8 клапанов, 0,9 л, 63 кВт/85 л.с. при 5300 об/мин, 145 Н·м при 1900 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: передний привод; М5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «МакФерсон»/полузависимая; тормоза – дисковые вентилируемые/барабанные; шины – 175/65R14.

+ Экономичность, хорошие возможности двигателя, современные формы.

– Шум на первой и второй передачах.

Ага, вот и горы. Здесь на первой-второй отличная тяга и быстрый разгон. Оба цилиндра звучат жестко и жадно следят за каждым движением ноги, охотно выдавая 145 Н·м уже с 1900 об/мин. Но когда стрелка тахометра доходит до отметки 5500, мотор натыкается на ограничитель. Для меня это непривычно: водитель и пассажиры невольно кланяются, а после манипуляции рычагом коробки «Панда» со всей страстностью вновь бросает их назад. Другое дело – вниз. Спускаемся паиньками на третьей и второй. Повороты серпантина проходим легко, с умеренной валкостью и без куража.

Пора заправляться. Это совсем просто: отворачивающейся пробки тут нет, горловину закрывает приклеенная к лючку резиновая заглушка. Заливаю вновь до полного и вижу: «Панда» пила 7,83 л/100 км. Это куда больше паспортных данных, но покажите мне того, кто сумел уложиться в обещанные литры на реальном маршруте, а не на беговых барабанах! Да и более привычный мне трехлитровый бензиновый двигатель запросил бы за ту же работу втрое больше. Вот за что молодежь любит «Панду».

Это еще и средство давления на производителей автомобилей – есть к кому уйти от чрезмерно накручивающих цены. Ведь базовая комплектация «Фиата-Панда» в Европе, как и раньше, будет стоить меньше 10 000 евро. Но я, наверное, подожду полноприводную версию, которая появится в салонах к осени. А с мнением итальянского народа, пожалуй, соглашусь. ЗР

Пять дверей делают загрузку удобной, под полом багажника докатка и инструмент. Жаль только, что нет поручней в потолке для страховки на виражах.

Минимум корма для двух цилиндров – 3,8 л/100 км в условном загородном цикле.

КРЕАТИВНЫЙ ДИРЕКТОР

Вслед за обычным «Пассатом» компания обновила так называемое четырехдверное купе CC на его базе. Что в нем нового, узнал **Юрий Тимкин**. Фото автора.

Самое первое, что я услышал из уст представителей компании: отныне они позиционируют CC (уже без имени «Пассат») как товар премиум-класса – дорогую вещь, которую не грех выставить напоказ. Как бы невзначай на экране рядом с обновленным седаном появились гаджеты «Эппл» и часы «Ролекс». Мол, вот на кого равняемся! Поэтому и устроили презентацию автомобиля в роскошной Ницце. С имиджем модернизированного CC этот город-курорт сочетается очень хорошо.

ТРЕТЬИМ БУДЕШЬ?

Коли так, беру ключи от самой дорогой версии. Подхожу к багажнику, держа в одной руке чемодан, в другой – тот самый ключ. Но ставить поклажу на асфальт не пришлось: провел ногой под бампером, где расположен специальный сенсор, распознающий ключ и ногу хозяина, и через мгновение крышка взмыла вверх, открыв отлично спланированный отсек с ровными стенками, в котором мой чемодан и багаж коллеги

Для стремительного четырехдверного купе интерьер консервативен.

Устройство, читающее дорожные знаки, вслед за представительским «Фаэтоном» получил и CC.

Теперь CC предлагают не только с двумя отдельными задними креслами, но и с трехместным диваном.

С учетом неважной обзорности парктроник этой машине необходим.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Volkswagen CC 3.6

Размеры:	
длина×ширина×высота, мм	4802×1821×1417
Колесная база, мм	2711
Колея спереди/сзади, мм	1552/1559
Объем багажника, л	532
Снаряженная/полная масса, кг	1705/2130
Разгон 0–100 км/ч, с	5,6
Максимальная скорость, км/ч	250
Топливо/запас топлива, л	A95/70
Средний расход топлива, л/100 км	9,3

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, V6, 24 клапана, 3,6 л, 220 кВт/300 л.с. при 6600 об/мин, 350 Н·м при 2400–5300 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; A6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/многорычажная; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 235/45R17.

ЦЕНА: от 1 981 000 руб.

Отличная управляемость. Яркий имидж.

Теснота во втором ряду, не лучшее качество отделки.

просто потерялись. Правда, эта система Easy Open не всегда срабатывает с первого раза. Позднее, на парковке супермаркета, я выглядел чудаком, который зачем-то пинает воздух под машиной. Кстати, год назад, презентуя эту опцию на обновленном «Пассате», разработчики обещали также внедрить возможность закрытия багажника «с ноги», однако пока, видимо, руки не дошли.

Прежний CC предлагали исключительно в четырехместном исполнении – с двумя раздельными креслами сзади. Теперь же машину можно получить и с более практичным, трехместным диваном. Однако третьему пассажиру там придется несладко: будет мешать внушительный туннель. На водительском месте все знакомо: дизайн передней части салона в целом остался прежним. Но вынесенные на самый верх передней панели часы бликуют на солнце, а центральная консоль (точно такая же,

как у обычного «Пассата») смотрится на общем фоне простовато. Нет, понятию «премиум-класс» этот интерьер все-таки не соответствует – до уровня «Ауди» он точно недотягивает.

Из-за особенностей дизайна обзорность, как и раньше, плоховата: малюсенькое заднее стекло-амбразура и миниатюрные внешние зеркала мало помогли, когда пришлось разворачиваться в тесном дворике. Заказывая CC, не пожалейте денег на парктроник, а еще лучше – на камеру заднего вида. В моей машине ее почему-то не было.

Зато была система мониторинга усталости водителя и специальные звукоизоляционные пленки на стеклах. Благодаря последним в салон проникает минимум внешних шумов. Однажды я проявил невнимательность: включив поворотник, стал перестраиваться влево, не заметив, что в наружном зеркале горит предупреждающий об опасности индикатор; тотчас завибрировал руль, и машина самостоятельно (!) вернулась на свою полосу. Через секунду слева пролетел автомобиль... Отныне система удержания полосы движения (Lane Assist) работает совместно с мониторингом слепых зон (Side Assist) и позволяет избежать подобных коллизий. Уверен, это новшество предотвратит немало ДТП.

Динамика машины с V6 под стать спорткару. Полный привод у нее входит в стандартное оснащение.

Если загорелся индикатор, машина не даст вам перестроиться и вернется на свою полосу самостоятельно.

СОПЕРНИК «ПОРШЕ»

У моей версии с флагманским 3,6-литровым V6 мощностью 300 сил динамика зверская! На российском рынке CC будут предлагать также с бензиновыми наддувными «четверками» (1,8-литровая развивает 152 л.с., а 2-литровая – 210 сил) либо

На правах рекламы

www.chivas.ru

ЛЕГКО ДАТЬ СЛОВО,
СЛОЖНЕЙ СДЕРЖАТЬ ЕГО

ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ ВРЕДИТ

с 170-сильным турбодизелем рабочим объемом 2 л. Но V6 в этой компании бесспорный лидер. С места до сотни CC 3.6 телепортируется всего за 5,6 с. Не каждый «Порше» похвастается таким показателем!

В конструкцию шасси изменений не вносили, оно и так считается одним из лучших в классе. Горные серпантины для CC такая же родная стихия, как для Лионеля Месси – футбольное поле. Исключительное взаимопонимание!

Кстати, памятуя о проблемах с обзорностью, советую обратить внимание на предлагаемый для CC модернизированный автопарковщик. Если прежде он помогал ставить автомобиль только параллельно тротуару, то теперь умеет это делать и перпендикулярно.

Отныне багажник можно открыть, нажав на эмблему. Решение не только элегантное, но и удобное.

На российский рынок CC въедет в апреле.

В числе других приятных новшеств упомяну светодиодные фонари и наконец-то появившийся в фарах отдельный дневной свет. Вообще, облик машины изменился сильно. Дизайн стал более прямолинейным и строгим, зато рестайлинговый CC выглядит солиднее и благороднее прежнего. При этом его внешняя спортивность и подтянутость никуда не делись.

Проводя параллели с миром людей, скажу: если обычный «Пассат» – это ничем не примечательный офисный сотрудник, то CC – креативный директор, каждую секунду притягивающий к себе внимание. Одеждой, манерами, речью. Он никогда не остается незамеченным, и не только в Ницце. ЗР

На правах рекламы

Реклама

CHIVAS

LIVE WITH CHIVALRY

ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Kia Soul

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4120×1785×1610
Колесная база, мм	2550
Колея спереди/сзади, мм	1570/1587
Объем багажника, л	340–818
Снаряженная масса, кг	1265
Разгон 0–100 км/ч, с	11,5
Максимальная скорость, км/ч	177
Топливо/запас топлива, л	A95/48
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	9,4/6,0/7,3

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,6 л, 95 кВт/129 л.с. при 6300 об/мин, 157 Н·м при 4850 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; А6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «МакФерсон»/упругая балка; тормоза – дисковые; шины – 205/55R16.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: Luxe.

ЦЕНА: 749 900 руб.

+ Отличный силовой агрегат. Немалый дорожный просвет (164 мм).

– Аэродинамические шумы возникают уже при 80 км/ч. Высокая цена.

ДУШОЙ И ТЕЛОМ

Всего год прошел после обновления, а «Киа» вновь провела модернизацию «Соула». Такой оперативности **Юрий Тимкин** не припомнит. На машину через объектив смотрел **Александр Батыру**.

У женщин пластические операции становятся нормой. Настолько, что иные прибегают к ним не один раз в жизни, а регулярно. В прошлом году – подкорректировать губы, в этом – подправить форму носа. Затем не помешало бы изменить разрез глаз... В итоге не успеваешь заметить, как знакомый человек поменялся. Вот и с машинами так. «Соул» получил более крупные «глаза» и смотрится теперь совершенно иначе! Хотя, на мой взгляд, гармоничности во внешности поубавилось. Зато фары дополнены ходовыми огнями. Причем во флагманской версии они светодиодные.

В салоне чуть иначе оформлена центральная консоль, и наконец-то «Соул» получил мягкую отделку передней панели, – теперь внутри машина воспринимается солиднее. Идиллию нарушает лишь несуразно узкий подлокотник, который к тому же смещен к водителю, – пользоваться им решительно неудобно. А еще я не раз пожалел, что корейцы так и не снабдили машину функцией трехкратного мигания поворотников.

Явно лучше стала шумовиброизоляция. Бензиновый 1,6-литровый мотор тоже модернизирован, и его мощность достигла 129 л.с. Ну а автомат и вовсе новый. Прежний, 4-ступенчатый, отправлен на свалку истории. Современный 6-скоростной агрегат меняет передачи более мягко и своевременно. В общем, у автомобиля изменилось не только тело, но и душа. После модернизации «Соул» поехал веселее, бодрее, ярче! Самое приятное, что расход топлива не увеличился. Даже в предновогодних московских пробках он не превышал 10 л/100 км.

Вот только электроусилитель по-прежнему «затыкается» при быстром вращении баранки. Интересно, при следующей модернизации руки до него дойдут? Если да, наши с «Соулом» души станут еще ближе. ЗР

В глаза бросаются обновленная центральная консоль и новая форма рычага автоматической трансмиссии.

Теперь интерьер «Соула» отделан мягкими на ощупь пластиками.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Jeep Cherokee 2.8 CRD

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4493×1839×1736
Колесная база, мм	2694
Колея спереди/сзади, мм	1549/1549
Объем багажника, л	419–1404
Снаряженная/полная масса, кг	1989/2540
Разгон 0–100 км/ч, с	9,9
Максимальная скорость, км/ч	193
Топливо/запас топлива, л	ДТ/70
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	9,2/6,9/7,9

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, Р4, 16 клапанов, 2,8 л, 147 кВт/200 л.с. при 3600 об/мин, 460 Н·м при 1600–2600 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; А5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – независимая пружинная/зависимая пружинная; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 235/65R17.

ЦЕНА: от 1 647 000 руб.

+ Классический облик. Хорошая проходимость.

– Скромная динамика, велик расход топлива.

ИНДЕЕЦ УСТАЛ

Под занавес прошлого года «Джип-Чероки» немного обновился и получил более мощный турбодизель. Насколько он подходит «индейцу», выяснял **Юрий Тимкин**. Фото **Константина Якубова**.

Рабочий объем, как и прежде, 2,8 л. Однако более производительная турбина сделала свое дело: мощность выросла с 177 до 200 л.с., а средний расход топлива сократился на 13% – до 7,9 л/100 км. На бумаге – сплошные достоинства, но в жизни не всё так благополучно. Две сотни «лошадей» не чувствуются: разгон надрывный и тягучий, будто еду с затянутым ручником. Да и в заявленный расход топлива уложиться даже близко не удалось. Когда отдавал машину, на ее борткомпьютере высвечивался безрадостный показатель: 13 л/100 км. Немало, если учесть мой спокойный стиль вождения. По ощущениям, новый двигатель работает тише предшественника, но легкая вибрация на руль все-таки проходит.

Этот автомобиль явно не для города. Блок управления полным приводом расположен у него там, где у «нормальных» машин – рычаг автомата. У «Джипа» последний сдвинут далеко в сторону. Эта особенность после рестайлинга осталась, хотя новшеств в салоне хватает. Тут тебе и стильный руль от флагманского «Гранд Чероки», и измененная панель приборов, и удачные декоративные накладки под дерево.

Изменилась и начинка. Вседорожник получил современную мультимедийную систему с жестким диском и сенсорным экраном. Однако назвать ее последним словом техники не решусь: недостает USB-порта (есть только AUX-вход), навигация с камерой заднего вида не появилась.

А еще в салоне «Чероки» тесно. Из-за внушительного центрального туннеля катастрофически не хватает места для ног. Спинки передних кресел негостеприимно давят на лопатки.

Сборка тоже заслуживает нареканий. Зазоры между элементами отделки велики и неравномерны, а на кочках пробудился «сверчок». Подложил бумажку в щель между центральной консолью и туннелем – скрипы исчезли. Надеюсь, что преемник нынешней модели (его рассекретят в течение года) не только сохранит вездеходные таланты, но и получит более уютный и продуманный салон. ЗР

Салон выглядит неплохо, но с точки зрения эргономики далеко не идеален.

Обновленные приборы отличает обрамление стильными ободками.

Если не навигатор, то камера заднего вида сюда точно просится.

ПО НУЛЯМ

Современные технологии позволяют дистанционно решать сложные вопросы. Попробуем провести сравнительный тест автомобилей, находящихся на расстоянии нескольких тысяч километров: речь о «Рено» и «Шкоде» с нулевым выхлопом. **Юрий Тимкин** полетел в Португалию, а **Максим Сачков** – в Чехию. Фото авторов и фирм-производителей.

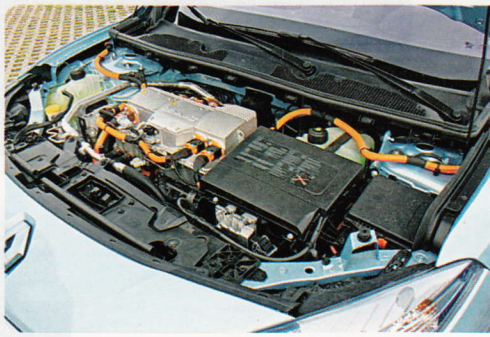
ТЯГА К ЭЛЕКТРИЧЕСТВУ

Французская и чешская фирмы серьезно взялись за такие автомобили еще несколько лет назад. «Рено» представила электрический «Флюэнс» в 2009-м, а электрическая «Октавия» появилась годом позже. Правда, французы действуют активнее – не только «Флюэнс», но и «каблучок» «Кангу» уже выпускают серийно. Более того, в ближайшее время компанию им составят малолитражки «Твизи» и «Зое», – они в течение года уже поступят в продажу. Электрические «флюэнсы», как и другие модификации этой модели, выпускают на заводе в Турции. Маркетологи посчитали, что 70% спроса придется на корпоративные парки крупных компаний, остальные машины будут раскуплены частными лицами.

А что «Шкода»? Пусть вас не вводит в заблуждение облик серийной машины и привычный интерьер – в отличие от близкого по размерам и ценам (по крайней мере, в комплектациях с ДВС) конкурента, на конвейере такой автомобиль мы не увидим. «Октавия» с электронами вместо бензина – лишь концепция, проба сил. Всего сделали полтора десятка таких машин, большинство передадут в подконтрольную эксплуатацию. Она поможет выявить недочеты и устранить их при разработке серийных моделей. На вопросы, когда это случится и что это будет за модель, председатель совета директоров фирмы «Шкода» Винфрид Фаланд ответил лаконично: «Ориентировочно в 2014 году. А размером – меньше «Октавии».

ИЗУЧАЕМ ЭЛЕКТРОСХЕМЫ

Внешне электроверсия «Флюэнса» отличается от стандартной рисунком радиаторной решетки, шильдиками (они выполнены в голубом цвете), но главное – увеличенным на 130 мм задним свесом. Объясняются такие метаморфозы просто: литиево-ионную батарею разместили в багажнике. Причем



В сравнении со стандартными версиями моторный отсек имеет более плотную компоновку.

Из-за вертикального аккумулятора пол в багажнике остался глубоким, однако его объем сократился почти вдвое. Да и задний диван в Z.E. откинуть нельзя.

Под капотом – электродвигатель, инвертор, блок управления мощностью, зарядное устройство, динамик для имитации звука ДВС.

Единственное отличие багажного отделения электрической «Октавии» – приподнятый примерно на 150 мм пол, под которым уложена часть батарей.

вертикально, что лишило возможности складывать спинки задних сидений и сократило объем отсека почти в два раза – до 317 л, что для седана таких размеров мало. Почему выбрана именно такая схема? Потому, что производитель предусмотрел смену батарей на специальных сервисных пунктах, которые уже функционируют в Дании и Израиле. За три минуты автоматика через люк в полу багажника меняет использованную батарею на заряженную. Аккумулятор формально не входит в стоимость автомобиля – его вы арендуете у «Рено» за 82 евро в месяц. Прокат позволяет не заботиться о долговечности и работоспособности батареи: как только она ослабла, обновят без проблем. Это забота «Рено», равно как и утилизация. Кстати, установка аккумулятора в багажнике (его масса 280 кг, емкость 22 кВт·ч) помогла добиться идеального распределения массы по осям – 50:50, редкого для автомобилей с передним приводом.

По компоновке электрическая «Октавия» во многом похожа на «Флюэнс». Шасси заимствовано у «ненулевых» модификаций, электродвигатель, инвертор и блок управления мощностью – спереди, привод на передние колеса, даже развесовка 51:49. Правда, несмотря на большую массу (315 кг) и емкость (26,5 кВт·ч), литиево-ионная батарея «Шкоды» крадет у грузового отсека меньший объем и не мешает трансформациям салона. Секрет в том, что ее 180 ячеек уложены не только в багажном отделении, но и в центральном туннеле. Правда, быстро поменять батарею, как у «Рено», не получится.

Многие компоненты «Октавия» позаимствовала у родственника – питающегося от розетки «Гольфа Блю-е-моушн», который в 2013 году планируют запустить в серию. Это и 60-киловаттный электромотор с водяным охлаждением, и управляющая электроника, и литиево-ионная батарея. Взаимовыгодное партнерство продолжится: концерн «Фольксваген» планирует активно продвигать электромобили, чтобы к 2018 году занять лидирующие позиции на этом рынке.

ДВИЖЕНИЕ ЭЛЕКТРОНОВ

В движении «Флюэнс» с шильдиком *Z.E.* воспринимается обычным автомобилем. Электромотор выдает 70 кВт/95 л.с. и 226 Н·м крутящего момента. Параметры вроде бы не самые головокружительные, но на деле такой «Флюэнс» даже шустрее версии с 1,6-литровым бензиновым двигателем и автоматом. До 50 км/ч он разгоняется на 2 с быстрее! При этом ускоряется плавно, без рывков и перебоев. Набор

«Флюэнс Z.E.» не дороже обычного «Флюэнса», ведь в большинстве стран ЕС покупателю электромобиля компенсируют около 5000 евро.

Владелец «Рено» может программировать часы зарядки, чтобы воспользоваться дешевым ночным тарифом.

ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ RENAULT И SKODA НА ХОДУ ПОЧТИ НЕ ОТЛИЧАЮТСЯ ОТ ОБЫЧНЫХ МАШИН, А В ЧЕМ-ТО ИХ ДАЖЕ ПРЕВОСХОДЯТ.

скорости идет в почти полной тишине, в салон проникают разве что аэродинамические шумы. Максимальная скорость ограничена 135 км/ч – если ехать быстрее, заряд быстро иссякнет. Для замедления достаточно снять ногу с акселератора: автомобиль начинает довольно интенсивно сбрасывать скорость, пополняя при этом запас энергии.

«Октавия» на электротяге тоже максимально похожа на обычный автомобиль. Причем до 50 км/ч из-под капота даже слышен тихий рокот двигателя внутреннего сгорания... Это аудиоимитация ради безопасности пешеходов: чтобы они слышали приближающееся авто.

Разгон – одно удовольствие: «Октавия» тихо и уверенно выходит на разрешенные 90 км/ч. По динамике она напоминает машину с наддувным 1,4-литровым 122-сильным TSI. Только ускорение, словно у самолета, ровное, но чувствительное, хотя под капотом электромобиля в полтора раза меньше сил, чем у бензинового. Правда, если вдавливаешь акселератор в пол, то мощность с 82 л.с. кратковременно вырастает до 116 «лошадей». Но вскоре после старта интенсивность разгона падает, и стрелка спидометра пересекает отметку 100 км/ч на пару секунд позже, чем у бензиновой версии. В целом электромобиль очень похож по характеру на обычную «Октавию». Комфортное шасси хорошо гасит неровности и цепко держится за дорогу, а электроусилитель руля точно передает информацию с колес. Но тормоза менее понятные – рабочий ход будто поделен на две части. Поначалу приходится давить на педаль очень аккуратно, чтобы не заставлять пассажиров постоянно кивать головой, а во второй части хода, наоборот, будто продавливаешь плотную резиновую прокладку.

РАЗРЯД-ЗАРЯД

В «Рено» подсчитали, что европейцы проезжают в среднем не более 60 км в день. Поэтому запас хода в 185 км фирма считает более чем достаточным. Однако такой результат достижим не всегда, – он зависит от скорости, стиля вождения, типа дороги (движение в горах требует больше энергии), погоды... В спокойном ритме с отключенным кондиционером удалось проехать по ровной дороге 85 км, потратив примерно половину заряда. Если бы не пара резких ускорений, уложились бы в заявленный показатель. Экономичной езде способствуют также шины «Бриджстоун»

У эковерсии нет ручного режима управления трансмиссией.

Только панель приборов выдает электрическую сущность «Флюэнса». Из привычных шкал – лишь спидометр.

Для удобства доступа розетки у «Шкоды» находятся как под передней эмблемой, так и на месте горловины бензобака.

Внешне электрическую «Октавию» отличают лишь зелено-белая раскраска и надписи.

На центральный дисплей можно вывести данные о среднем расходе энергии на 100 км, запасе хода или картинку, иллюстрирующую работу электроустановки.

Этой кнопкой водитель выбирает одну из трех настроек. *Normal* – двигатель развивает полную мощность. В *Eco* климат-контроль переходит в экономичный режим, а максималка ограничена 120 км/ч. В режиме *Range* машина не разгоняется быстрее 90 км/ч, кондиционер не включается.

с пониженным сопротивлением качению и система рекуперации, возвращающая энергию в батарею при торможении.

Запас хода у «Шкоды» скромнее: 150 км. Для пущей экономии водитель может задействовать дополнительные функции – например, подрулевыми переключателями регулировать эффективность рекуперации. Ощущение, будто подтыкаешь пониженные передачи.

Батарея «Флюэнса» полностью зарядится от бытовой розетки за 12 часов – долго. У «Октавии» на это уходит в полтора раза меньше времени. Зато чешский электромобиль вдвое дольше стоит на зарядке от трехфазной сети: два часа против одного. И батарея у него несъемная.

Концепция «Рено» с быстросъемными батареями, на первый взгляд, привлекательнее. Но пунктов по замене аккумуляторов ничтожно мало, а государства выделяют деньги в основном на развитие сети именно зарядных станций. Поэтому в ближайшем будущем хозяев электромобилей будет интересовать в первую очередь скорость «заправки» – а тут «Рено» явно проигрывает. Если же оценивать автомобили в целом, трудно отдать какому-либо предпочтение. Ничья – справедливый финал. Возможно, более строгие оценки применим через пару лет, когда электромобили станут сколько-нибудь массовым явлением. ЗР

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	RENAULT FLUENCE Z.E.	SKODA OCTAVIA GREEN E LINE
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4748/1813/1458/2701	4570/1770/1470/2580
колея спереди/сзади	н.д.	1540/1510
Объем багажника, л	317	н.д.
Снаряженная масса, кг	1543	н.д.
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,6	12
Макс. скорость, км/ч	135	135
Запас хода, км	185	150
ДВИГАТЕЛЬ	переменного тока, синхронный	переменного тока, синхронный
Мощность, кВт/л.с.	70/95	60/82 (85/116)*
Крутящий момент, Н·м	226	270
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	переднеприводная	переднеприводная
БАТАРЕЯ		
Тип	литиево-ионная	литиево-ионная
Емкость, кВт·ч	22	26,5
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	«Мак-Ферсон»/многорычажная
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	205/55R16	225/40R18

*В скобках – максимальная мощность (в течение не более чем 60 с).

ЦВЕТЫ И МОРОЖЕНОЕ

Разработчикам минивэнов не позавидуешь: их покупатели самые привередливые. И практичность им подавай, и управляемость, и комфорт – и чтоб непременно красиво! В круг «друзей семьи» самоуверенно въехал «Шевроле-Орландо» с намерением потеснить на рынке «Ситроен-С4 Пикассо» и «Форд-Гранд С-МАХ». Шансы новичка оценил **Михаил Гзовский**. Фото **Георгия Садкова**.

В БУЛОЧНУЮ – НА ТАКСИ

Слова управдома из гайдаевской «Бриллиантовой руки» безнадежно устарели. Теперь и за хлебом, и за маслом, и на работу, и в гости многие из нас непременно едут за рулем. В «Ситроене» коротать время в пробке интересно. Дизайн внутреннего пространства «Пикассо» авангарден: имя обязывает! Мягкое, заботливо обнимающее кресло хочется отнеси домой, к телевизору. Усеченная центральная консоль не мешает длинноногим, материалы податливы и дороги, встроенный ароматизатор воздуха успешно отбивает камазовское послевкусие. Сдвижные противосолнечные козырьки в сочетании со стеклянной крышей дают шанс увидеть падающую звезду и загадать желание. Кажется, я уже знаю какое...

Перенесите, пожалуйста, приборы на привычное место и подправьте графику! Цифровой спидометр перекрыт ободом руля, а в тахометр приходится всматриваться. Негоже так надолго отвлекаться от дороги и на блок климат-контроля, уехавший на место, где обычно находится, скажем, корректор фар. Откажитесь, наконец, от неподвижной ступицы руля, из-за которой неудобно пользоваться расположенными на ней кнопками даже в легком повороте. Слишком много пожеланий за одну падающую звезду? Меняю на них четыре объемистых перчаточных ящика. Что было хорошо десять лет назад, сегодня уже не так востребовано. Ведь вместо карт у нас навигаторы в телефонах, десятки компакт-дисков сменила флешка, книги – электронные, ну а столько перчаток у меня нет...

Вот и получается, как в комедии: «Наши дворы планируются не для гуляний!» – «А для чего?!» – «Для эстетики».

«Шевроле-Орландо» создавали с явным упором на функциональность: «Отлично-отлично, простенько, но со вкусом». Передняя панель жесткая и отделана пластиком, причем скорее не под алюминий, а под серебрянку, кнопки на руле люфтят, кожа средненькой выделки. В общем выглядит неплохо, но домашнего уюта не создает.

Эргономика напоминает «Круз», и она очень неплоха. Придирок всего три. Нелогично расположена кнопка выключения системы стабилизации – смещена в сторону пассажира. Рычажок ступенчатой (что неудобно само по себе) регулировки спинки сиденья (а вот оно весьма удобное, с гигантским продольным диапазоном) загораживает крепление ремня безопасности. Не понравился куцый подлокотник. Зато тайник за откидывающейся панелью управления «музыкой» – отличная идея! Здесь достаточно места, чтобы спрятать от чужих глаз, например, «Айпад».

«Нет-нет, шуба подождет, я считаю, главное – посмотреть на мир». Если вы мечтаете посмотреть на мир из окна «Форда», то на шубу действительно может не хватить: «Гранд С-МАХ» в базе дороже «Орландо» как раз на цену неплохой норки. Но, как это бывает с мехом, вы с ходу понимаете, за что платите больше.

В «Гранде С-МАХ» чувствуешь себя одновременно уютно, комфортно и привычно. Интерьер скроен в лучших традициях немецкой конструкторской школы и выполнен из дорогих материалов. Умеренно жесткое кресло с неплохой поддержкой поджимает бока. Приятно ложится в руки обшитый кожей руль с удобными кнопками управления «музыкой» и бортовым компьютером, приборы – сплав стиля и функциональности. На этом фоне удивляет промах

Citroen C4 Picasso

Модель дебютировала на Парижском мотор-шоу в 2006 году, создана на платформе «Ситроена-С4». Имеет семиместную версию «Гранд». Производство налажено в Испании. В 2011-м автомобиль обновили.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,6 л (120 и 150 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: механическая 5-ступенчатая, 6-ступенчатая роботизированная.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Classique, Dynamique, Exclusive.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 2 года без ограничения пробега, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 49 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 755 000–957 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,6 л, 150 л.с., 6-ступенчатый робот, Exclusive, 1 013 000 руб.

Chevrolet Orlando

Представлен в 2008 году как концепт-кар на автосалоне в Париже. В серии с 2011-го. Построен на платформе седана «Круз», выпускается в Корее.

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 1,8 л (141 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 5-ступенчатая механическая, 6-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Base, LS, LT.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 124 дилерских центра.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 719 000–899 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1, 8 л, 141 л.с., 6-ступенчатый автомат, LT, 939 000 руб.

Ford Grand C-MAX

Модель представлена на автосалоне во Франкфурте в 2009 году. В России продают с конца 2010-го. Автомобили импортируют из Испании.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,6 л (120 и 150 л.с.); дизельный, 2,0 л (140 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 5- и 6-ступенчатая механические, 6-ступенчатая роботизированная.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Trend, Titanium.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 2 года или 100 000 км, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 143 дилерских центра.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 826 000–1 142 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 2,0 л, 140 л.с. дизель, 6-ступенчатый робот, 1 458 000 руб.

CITROEN C4 PICASSO

Изменением климата в «Пикассо» заведует блок с дисплеем под левой рукой. Его усеченная версия есть и у пассажира.

Панель «Ситроена» – находка для барахольщика. Но расположение приборов по центру не лучшее с точки зрения эргономики.

Рычажок переключения передач «Ситроена» элегантен, как перьевой «Паркер», однако создает ощущение хлипкости.

CHEVROLET ORLANDO

Незамысловатые приборы «Шевроле» отчасти спасают голубые подковы подсветки.

Интерьер «Орландо» проигрывает в качестве и фордовскому, и ситроеновскому. Пластиком он напоминает недорогой музыкальный центр.

Откидная консоль «Орландо», за которой прячется разъем для подключения аудиоплеера, – действительно практичная задумка.

FORD GRAND C-MAX

Приятную заботу о покупателе – русифицированное меню «Форда» – переоценить трудно.

Интерьер «Гранда С-МАХ» владельцам «фокусов» третьего поколения покажется родным. Качество отделки и сборки на высоте.

Маневрировать в стесненном пространстве удобнее на «Форде»: тут вам и передний парктроник, и задний, и камера заднего вида с «разметкой».

Если солнечные козырьки сдвинуть назад, салон C4 станет еще более светлым и жизнерадостным.

На заднем диване пятиместного «Пикассо» ожидаемо теснее, чем в автомобилях-конкурентах. Но по ширине он их превосходит.

Откидное стекло «француза» оценил при погрузке покупок из супермаркета.

Панорамное зеркало для наблюдения за детишками на задних рядах незаменимо в дальней поездке.

Второй ряд «Орландо» предлагает достаточно места для троих худощавых и рослых пассажиров.

«Орландо» не только радует легким доступом к третьему ряду сидений, но и позволяет неплохо устроиться там даже двоим взрослым.

В третьем ряду «Форда» заметно теснее, чем в «Шевроле». Чтобы более-менее усесться, придется сдвигать вперед путешествующих во втором ряду.

Пробираться на «галерку» «Форда» удобно благодаря сдвижным дверям. Но чтобы их открыть, придется приложить недетское усилие.

Средняя часть заднего дивана складывается пополам и затем прячется под подушку правого сиденья. Теперь машина четырех- или шестиместная.

Рекордный объем багажника – у «Ситроена». Мы намерили аж 488 литров (пятиместная конфигурация салона).

Кладовка «Шевроле» уступает ситроеновской чуть меньше 100 литров.

Слабое место «Форда» – скромный багажник. Зато запаска спрятана в нише, а не висит на улице под полом.

с центральной консолью: водители ростом выше среднего жаловались, что она мешает правой ноге. Да и передний пассажир хотел бы больше свободы ногам. В остальном – тип-топ.

Отдельное спасибо за меню на русском, как-то сразу сближающее человека с машиной. И конечно же, стоит пропеть дифирамбы парктронику и камере заднего вида: маневры во дворе становятся удовольствием. Даже развлечением, если заказать систему параллельной парковки. Наигрались? Пора грузить багаж и рассаживать семью.

БРЮКИ ПРЕВРАЩАЮТСЯ

...в элегантный грузовик. Это про «Ситроен». Он обладатель наибольшего багажника, понравилось и откидное стекло пятой двери. Жаль, сиденья не вынимаются из салона, а лишь раскладываются. А это что за чудо на колесиках? Надо же, французы положили в багажный отсек термотележку для пикника! И предусмотрительно укомплектовали машину фонариком.

Увы, мы сумели раздобыть на тест лишь короткую, пятиместную версию «Ситроена» – без приставки «Гранд», тогда как оппоненты способны взять на борт семерых. Поэтому толика снисхождения витала в воздухе изначально. И напрасно: во втором ряду «Ситроена» приятнее сидеть втроем. Да, места для коленей впритык, зато центрального туннеля нет, как и бокса-подлокотника, – средний пассажир может вытянуть ноги. Выгоним его, откинем столики и перекусим чем бог послал.

За «Орландо» поначалу даже немного обидно: ни откидных столиков, ни россыпи тайников, погрузочная высота багажника великовата, а сам он совсем не рекордный по литражу. Сиденья второго ряда лишь складываются по частям и не двигаются вперед-назад. Но если вы действительно планируете путешествовать всемером, то альтернативы «Шевроле» в классе нет! В третьем ряду без всяких скидок усаживаются двое взрослых, и процесс посадки вовсе не мучительный, как это обычно бывает. А за их спинами остается хоть и номинальный (всего-то 89-литровый), но все же багажник. Сиденья падают в одно касание и образуют ровный пол, так что перевозка длинномеров удобна.

А что «Форд»? «Пароль старый: «Черт побери»?» – «Черт побери!» Эта цитата всплывает в голове каждый раз, когда нужно открыть сдвижную дверь, не оборудованную электроприводом. Сделать это хрупкой маме, а тем более ребенку нелегко. Причем хоть снаружи, хоть изнутри. В первом случае нужно с силой толкать дверь по направляющим, во втором – нажимать тугую кнопку и тянуть за сопротивляющуюся ручку.

Но уж коли открыл – красота! Садиться удобно даже на тесном паркинге. На «галерке», то бишь в третьем ряду, тоскливо. Придется безжалостно потеснить людей впереди и сдвинуть их сиденья, иначе места не хватит даже ребенку. Троим за водителем тоже не слишком комфортно: среднее место неполноценное. А вот четырехместная конфигурация – что надо! Очень понравилась и процедура укладывания центрального «пуфика» под подушку правого пассажирского сиденья.

В общем, определяйтесь, в каком составе ездить – вчетвером, впятером или всемером.

Я НЕ ТРУС, НО Я БОЮСЬ

Штурм заснеженной горной дороги полигона на «Ситроене» не оставляет равнодушным ни водителя, ни пассажиров. Вестибулярный аппарат попеременно фиксирует то снос передка, то занос задней оси, грубо, но весьма эффективно одергиваемые системой стабилизации. Не зря ее можно отключить лишь до скорости 50 км/ч! Резких маневров «Пикассо» не приемлет: электроусилитель руля «закусывает», усилие нарастает нелинейно, в результате объезд неожиданно возникшего препятствия вырастает в проблему. Велики и крены: «Лелик, останови, я выйду!» – «Спокойно, Козлодоев, сядем усе».

Плавность хода «пабло» тоже своеобразна. По хорошему шоссе вэн идет, как на воздушной подушке. Но много ли у нас таких магистралей? Стоит отъехать от столицы на полсотни верст, как «Пикассо» начинает досаждать мелкой дрожью и навязчивой раскачкой; особенно тошно задним пассажирам. На больших колдобинах подвеску пробивает.

При неторопливой езде роботизированная механика работает плавно и комфортно. Но педаль газа излишне чувствительна, спокойно тронуться на С4 удается редко, обычно процесс сопровождается рывком. Не понравилась коробка задумчивостью при смене передач. Пристраивая машину на стоянку, мы дивились секундным паузам между переходом с первой передачи на заднюю. Ну а случись пойти на обгон, кивки при переходе на повышенную, свойственные большинству коробок такого типа, гарантированы. Ручной режим и лепестки под рулем ситуацию не меняют. Это особенно обидно на фоне приятных характеристик наддувного бензинового мотора, готового безропотно везти с самых низов.

Чтобы реабилитировать «Ситроен», отмечу, что машина оказалась наиболее тихой: не слышно ни шин, ни аэродинамических шумов, ни двигателя.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	CITROEN C4 PICASSO	CHEVROLET ORLANDO	FORD GRAND C-MAX
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4470/1830/1680/2728	4652/1836/1633/2760	4520/1828/1698/2790
колея спереди/сзади	1505/1539	1584/1588	1545/1560
Объем багажника, л	500/1734 (VDA)	466/1490	439/1706
Радиус поворота, м	5,7	5,7	5,7
Масса снаряженная/полная, кг	1430/2040	1455/2184	1634/2300
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,4	11,8	10,5
Максимальная скорость, км/ч	204	185	198
Топливо/запас топлива, л	А95/60	А95/64	ДТ/60
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	9,1/5,6/6,9	11,2/6,0/7,9	7,4/5,0/5,8
Выбросы CO_2, г/км	159	186	154
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	бензиновый	дизельный
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	Р4/16	Р4/16
Рабочий объем, см^3	1598	1796	1997
Степень сжатия	10,5	10,5	16,0
Мощность, кВт/л.с.	110/150 при 6000 об/мин	104/141 при 6200 об/мин	103/140 при 3750 об/мин
Крутящий момент, Н·м	240 при 1400 об/мин	176 при 3800 об/мин	320 при 1750–2750 об/мин
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	Р6	А6	Р6
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х.	3,54/1,92/1,33/1,03/0,82/0,68/3,31	4,45/2,91/1,89/1,45/1,00/0,74/2,87	3,58/1,95/1,19/0,84/0,94/0,79/4,84
Главная передача	4,18	3,72	4,07 (I–IV)/2,91 (V–VI)
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	«Мак-Ферсон»/многорычажная
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	215/55R16	225/50R17	215/50R17

Запущенный на серпантин «Орландо» контролировать гораздо проще. Никакой экстравагантности в поведении, всё четко и ясно. Машина обладает легкой недостаточной поворачиваемостью, не склонна к заносу и нервозности. Руль в городе кажется даже излишне тугим, но на крейсерской скорости усилие оптимально. Коротким нажатием кнопки отключаю противобуксовочную систему, но система динамической стабилизации продолжает подтормаживать колеса и душить мотор. Если же подержать кнопку секунд пять-шесть, электроника отключится полностью и вы сможете оценить, насколько легко скорректировать занос.

Подвеска «Орландо», как и у «Ситроена», – с сюрпризом. Шины отчеканивают каждый стык на асфальте, и от этого аккомпанемента изрядно устаешь. Зато никакой раскачки нет и в помине. Но жесткость не синоним выносливости: несколько раз подвеску «Шевроле» хорошенько пробивало на ходе сжатия амортизаторов. Приехав на полигон, первым делом проверили давление в шинах – нет, не перекачаны...

На бумаге «Орландо» уступает соперникам в части энерговооруженности – разница в крутящем моменте огромна. Чтобы компенсировать недостаток тяги на низких оборотах, на машину установили 6-ступенчатый автомат с укороченными передачами. В результате чуть более активное педалирование приводит к переходу коробки на пониженную, мотор ревет

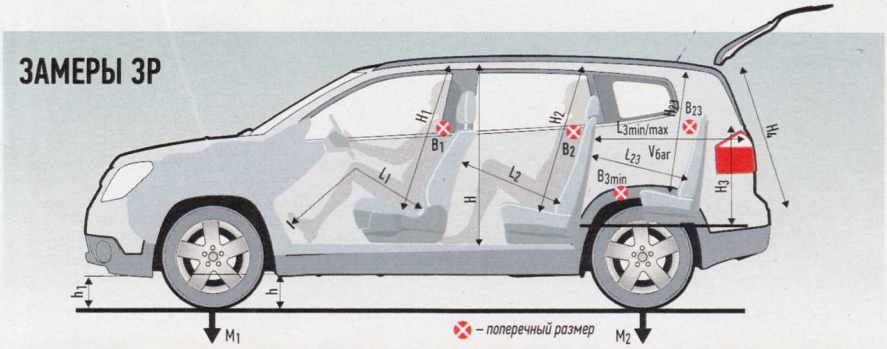
СЕНЯ, А ТЫ СОФИ ЛОРЕН ВИДЕЛ?

Казалось бы, при такой площади остекления, как у «Ситроена», водителю грех жаловаться. Ан нет: дворники оставляют слишком много неочищенных зон, а салонное зеркало слабо отображает происходящее сзади. Зато ажурные стойки не мешают.

«Шевроле» порадовал огромными наружными зеркалами и отсутствием искажающих изображение элементов, однако за широкой стойкой спрячется пешеход, а в салонном зеркале – частокол подголовников.

В стойке «Форда» тоже треугольное оконце и массивная вертикальная подпорка, но это все же лучше, чем «шоры» в духе «Орландо». Зеркала затейливой формы понравились не меньше, чем в «Шевроле», а обзор из салона назад – лучший.

ЗАМЕРЫ ЗР



Модель	L_1, мм	L_2, мм	L_{23}, мм	H, мм	H_1, мм	H_2, мм	H_{23}, мм	B_1, мм	B_2, мм	B_{23}, мм	$L_{3min/max}$, мм	B_{3min}, мм	H_3, мм	H_4, мм	$V_{баг.}$, л	M_1, кг (%)	M_2, кг (%)	h, мм	h_1, мм
CITROEN C4 PICASSO	1000–1170	660–865	–	1260	1075	985	–	1475	1455	–	860/1360/1565	1185	570	1005	488	927 (59)	641 (41)	140	205
CHEVROLET ORLANDO	1020–1210	540–780	610	1245	1055	985	930	1435	1400	1270	275/1030/1360/1805	1060	300	740	392	959 (58)	707 (42)	130	205
FORD GRAND C-MAX	1000–1200	460–600–830	565–715	1220	1060	980	915	1425	1415	1265	295/970/1115/1810	1030	365	905	336	1032 (58)	750 (42)	120	195

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
CITROEN C4 PICASSO	9	7	8	8	8	10	7	8	7	9	7	7	9	7	8	7,9
	+ Удобное сиденье водителя, большой багажник, тихий на ходу.								– Средняя управляемость, дерганая коробка, спорная эргономика.							
CHEVROLET ORLANDO	8	8	8	8	9	9	8	7	8	7	7	8	8	8	8	7,9
	+ Просторный 7-местный салон, неплохая управляемость.								– Неважная плавность хода, шумный двигатель, короткоходная педаль тормоза.							
FORD GRAND C-MAX	9	8	9	8	9	8	9	9	9	8	8	8	7	8	8	8,3
	+ Широкие возможности трансформации, удобное кресло водителя, отличная управляемость, удобное управление тягой.								– Малый дорожный просвет, тугая сдвижная дверь, вибрации от дизельного мотора.							

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

дурным голосом, езда получается какой-то рваной. Хорошо хоть, смена передач быстра и незаметна.

Приятнее всего в нашей компании управлять «Фордом», и «спасательная» электроника здесь работает великолепно. Машину чувствуешь подушечками пальцев, а отклик на поворот руля быстрый и точный. Кренов, как и у «Орландо», почти нет, тяга к заносу выражена еще слабее, и траекторию автомобиль держит прекрасно.

«Гранд С-МАХ» однозначно лидирует и в номинации «Плавность хода». Не укачивает, мягко и беззвучно летит по мелким неровностям и комфортно, насколько возможно, проходит крупные ямы. И ни единого пробоя за все время! Но есть ахиллесова пята и у этого шасси: дорожный просвет критически мал. Под «тряпочной» грязезащитой намерили всего-то 120 мм, загруженная машина приседает еще ниже. Как следствие, «Форд» дважды цеплял брюхом неформатные «лежачие полицейские».

Турбокомпрессор и «тяжелое топливо» творят чудеса: «Форд» срывается с места как ужаленный и на каждый обгон идет с удовольствием. Робот с двумя сцеплениями PowerShift поставляют исключительно с дизельным мотором, – их тандем пришелся нам по вкусу.

Неужели все так хорошо? Увы, С-МАХ не понравился вибронагруженностью. На холостом ходу руль только что не трясется в руках, дрожь двигателя передается и на сиденье, и на пол.

***

Ну вот и кончились горючее, командировка и цитаты. Остались лишь симпатии да извечное желание получить идеальный автомобиль. Чтобы красивый, как «Ситроен», вместительный, как «Шевроле», и азартный, как «Форд». Но так бывает, наверное, только в кино? **ЗР**

Михаил Гзовский:

«Выбирать машину для дома, для семьи, по-моему, нужно только сердцем, но всем вместе. Тогда покупка непременно будет «расширять сосуды и успокаивать нервы».

СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА

Откуда берется бензин тройной очистки? Каковы последствия «обмана» электронных педалей? Зачем сегодня понадобились механические регуляторы напряжения? Присылайте свои вопросы на info@zr.ru или kolodochkin@zr.ru – постараемся ответить!

Автор: Никита Усачев

Отец подарил мне забавную машину образца прошлого столетия. Говорят, она чуть ли не вазовская. Это правда? Подскажите, сколько таких осталось?

Автомобилей «Бора» в начале 90-х годов прошлого века было сделано всего несколько штук. Открытый стеклопластиковый кузов, сварной каркас, силовой агрегат от «Нивы» – получилась неказистая машина спортивного вида, которую якобы хотели получить некие арабские заказчики. Однако до серийного производства дело так и не дошло. Так что у вас – раритет!

Автор: Илья

Езжу на «Фольксвагене-Тигуан» 2011 года выпуска. Каждый раз, когда нажимаю на педаль газа, ощущаю вместо удовольствия чью-то заботу об окружающей среде. Мой первый БМВ-318, выпущенный в 1988-м, дарил куда больше кайфа. Недавно наткнулся в Сети на изделие, которое убирает эту экологическую тупость, – кажется, «джеттер» или «педалбустер»... Каковы негативные последствия его установки?

Корректоры электронных педалей газа однозначно гробят все те экологические задумки, которые воплощали в вашем автомобиле его создатели. Мнение сервисменов насчет гарантийных обязательств при подобных доработках тоже очевидно. Что до ресурса двигателя, то здесь полная аналогия с неаккуратной, не в меру динамичной ездой.

Автор: Игорь Воронихин

Разрешите наш спор с приятелем: как изменится реальный расход топлива, если полностью перейти на импортный бензин? Он говорит, что снизится, а я думаю, что останется прежним.

Расход может не только не снизиться, но даже увеличиться. Современные нормы Евро нацелены на экологию, а она, к сожалению, частенько не в ладах с экономией. В частности, бензин, соответствующий нормам Евро-4 и выше, имеет меньшую теплотворную способность, чем Евро-3. Это объясняется тем, что содержание ароматических углеводородов ограничено, а большинство присадок, повышающих октановое число, и вовсе запрещено. Поэтому для получения той же полезной работы надо сжечь больше топлива. А значит, автомобиль, потребляющий бензины Евро-4, немного проиграет в экономичности по сравнению с Евро-3.

Отметим также, что импортных бензинов в России очень мало – разве что «Статойл» и 98-й «Несте». Остальные же громкие бренды, как правило, обходятся нашими бензинами с импортными присадками (по большей части моющими).

Автор: Николай Афанасьев

Правда ли, что «Бош» вернулся к производству электромеханических регуляторов напряжения? Если да, то простой вопрос: зачем это понадобилось?

Это правда, но не вся. Потребность в подобных изделиях сегодня возникает в основном у поклонников ретроавтомобилей, поэтому корпус новинки идентичен историческому аналогу эпохи 50-х. Такие регуляторы когда-то стояли, например, на «Фольксвагене-Жук» и «Вольво-Амазон». Однако сохранен лишь внешний вид изделия – его начинка полностью современная. В среде поклонников олдтаймеров подобное считается допустимым.

Автор: Петр Чучаев

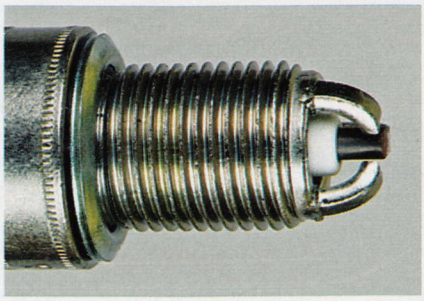
На одной из АЗС увидел рекламу: «Бензин тройной очистки». Как это понимать – новый сорт или что-то еще?

Скорее всего, речь идет о топливораздаточных колонках, встроенные фильтры которых отсеивают ржавчину и пыль, накопившуюся в топливных танках. Иные технологии на АЗС технически невозможны, а на НПЗ ничего такого не используют. ГОСТами и регламентами «тройная очистка» также не оговаривается. Словом, прогресс не столько в технике, сколько в маркетинге. Впрочем, от дополнительной фильтрации бензин точно хуже не станет.

Автор: Николай Первенцев

Чем многоэлектродные свечи лучше обычных? Ведь, насколько я понимаю, искровой разряд в них все равно одиночный, а не «залповый». За что же тогда платить?

Разряд, конечно же, одиночный – вы правы. Но преимуществ довольно много. Ресурс таких свечей выше, поскольку разряд все время прыгает от электрода к электроду, что замедляет тепловую эрозию каждого из них. Такие свечи удобнее использовать на авто, где сильно затруднен доступ к мотору: поставил и надолго забыл. Очень важно, что в этих свечах проявляются преимущества так называемой открытой искры: фронт пламени формируется не в тесном межэлектродном пространстве, а сразу прорывается в камеру сгорания, несколько повышая мощность и экономичность двигателя. Наконец, подделывают многоэлектродные свечи гораздо реже, чем обычные. А основной недостаток – цена.



КОРЕННОЙ МОСКВИЧ?
«Москвичок» бороздит дороги у нас в Строгине.

Леонид Канаш, Москва

У БРЕЖНЕВА ТАКОЙ НЕ БЫЛО
Эта самоделка бегает преимущественно по лесам. Создатель авто Виктор Сеньков – на снимке.

Андрей Терентьев, п. Красный Богатырь, Владимирская область

НАШЕМАРОЧКИ

Наш конкурс продолжается! Всем, кто заметил и сфотографировал разного рода забавные и просто прикольные автомобили, предлагаем присылать свои снимки нам. Лучшие, конечно же, будут опубликованы!

КАЧОК
Мускулистый «горбатый» красуется на одной из платных стоянок города Томска.

Михаил Харьков, с. Парабель, Томская область

АБОРИГЕН
Такую нашемарочку увидел в поселке Квазеньга Архангельской области.

Денис Салатов, Москва

ПИРОЖОК С ОЦИНКОВКОЙ
Один человек сказал про нашу машину, что это, мол, рабочая лошадь. Нам с мужем стало обидно. Посмотрели, прикинули и поняли, что ИЖ – простор для тюнинга. Получился вот такой «пирожок»!

Елена Фазлыева, Сибай, Башкирия

САМОЕ НЕОБЫЧНОЕ!

Ждем ваши фотозарисовки на тему «Самое необычное!». Самые веселые гаишники, самые отвратительные дороги, самые забавные дорожные эпизоды – в общем, всё самое-самое. Лучшие снимки появятся в журнале.

VIP-КОНУРА
Хорошо устроилась, собака!

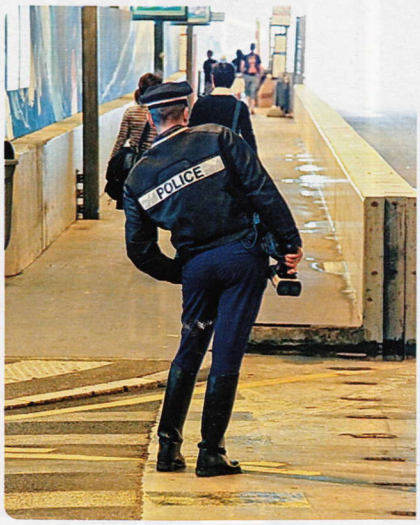
Николай Землянских, Котельниково, Волгоградская область

ПОЖАЛЕЙТЕ ДОМИК ПАНА!
В Польше тоже встречаются веселые знаки.

Алексей, Санкт-Петербург

СРЕДСТВО ОТ ПРОБОК
Полезный прицеп! Помогает от пробок, мигалок, хамов и т. п.

Сергей Гордеев, Нижний Новгород



ПЕРЕДОВОЙ ОПЫТ
Не только наши гаишники с радарами сидят в засаде. Вот – полицейский в Монте-Карло: стоит себе в туннеле, где при въезде знак «40».

Михаил Кудрявцев, Санкт-Петербург

В первый раз

Продолжаем публикацию читательских писем на тему «В первый раз». Первый автомобиль, первый штраф, первое ДТП – кому что запомнилось больше. Присылайте свои истории – лучшие напечатаем!

ДТП С САМОВАРОМ

Было мне лет восемь-девять. Наша семья выехала на традиционный пикник за город, на берег какой-то речки. Устроились на просторной зеленой лужайке. Как и все наши соседи-автотуристы, мы, накупавшись и нагулявшись, сели за стол. А после обеда отец вдруг предложил мне прокатиться на машине, на нашем «Москвиче-403».

И вот я уселся за руль. А смотреть вперед мог только сквозь баранку. Прямо по курсу – просторная ровная поляна; на меня смотрят и мама, и младший брат, и соседи-туристы. Надо не ударить в грязь лицом. Я, как учил отец, выжал сцепление, включил первую передачу, снял с ручника и плавно отпустил сцепление. Не заглох: машина медленно покатилась. Но вскоре впереди заблестел боками пузатый самовар – и словно загипнотизировал меня . Вокруг него человек пять пили чай, а я понимаю, что еду прямо на них, – и не могу ни вырулить, ни остановиться. Люди за самоваром сначала улыбались, но, к счастью, вскоре догадались, что сворачивать я не собираюсь: в мгновение ока повскакивали и разбежались. А я всё продолжал надвигаться на этот злосчастный самовар.

Конечно, отец перехватил у меня руль и отвел машину от этого чаепития, а потом и меня заставил остановиться. Но спустя уже пятьдесят лет этот блестящий пузатый самовар все еще стоит у меня перед глазами...

Юрий Воронцов

ОБУЧЕНИЕ В КУЗОВЕ

1960-й, поздняя осень. Мне 23 года – отслужил в армии, женился, работаю плотником. Председатель первичной организации ДОСААФ объявляет о приеме на курсы водителей; записались многие, в том числе и я. Учимся по вечерам в здании военкомата, что в трех километрах от дома, три раза в неделю, с 18.00. Я работаю до пяти, потом – быстро перекусить и бегом учиться: никакого общественного транспорта нет...

Дождался первого вождения. Инструктор приезжает на ГАЗ-51, берет меня с товарищем и объявляет, что мы втроем едем в Дубну – это в 70 км от Дмитрова. Кабина на двоих, а на улице, надо сказать, минус десять. Кузов открытый, в нем лежит кусок брезента; по очереди укрываемся им, осваивая азы вождения со стороны. Приехали – минут через пятнадцать двинулись обратно. Я честно кручу баранку, замечаний нет. А при подъезде к поселку Ударному понимаю, что мой инструктор... сладко спит. Мешать не стал: разбудил, только когда въезжали в город.

Экзамены – в мае: на третий раз все удалось. Замечу, что комиссия была солидная: ГАЗ-51 – с двойной кабиной, один инспектор сидел рядом, еще двое сзади, а после поездки совещались.

В дальнейшем я проработал в школе (затем – гимназия «Дмитров») 36 лет – кем бы вы думали? – мастером по вождению.

Александр Цовко, Дмитров

ГОЛУБАЯ МЕЧТА И ПАРТСОБРАНИЕ

Первой моей машиной был «Запорожец» типа «ушастик». В 80-е годы с покупкой машин вообще было тяжело, но мне подфартило: голубая мечта стала моей. К сожалению, мечта заводилась только с толкача: мотор чуть дышал, компрессии вообще нет... Но я была счастлива. И конечно же, решила срочно куда-нибудь съездить. От нашего городка до Касимова, где был неплохой рынок, всего 45 км. Какие проблемы – тачка же есть! Собрала подруг и поехали...

Еду – здорово! И вдруг «татарин» (простите, КамАЗ) обгоняет мою ласточку. Педаль – до упора в пол: обидно же... «Татарин» унижен, но... раздается чих-пых и «ушастик» глохнет. Капот открыла сама (благо, знала, где он находится), а там – фары... И до Касимова – всего-то километров пятнадцать.

На счастье, мимо катил мой брат за рулем рейсового автобуса. Вышел и поставил диагноз: «Перегрев». Велел остудить мотор и потом тихонько ехать дальше. До Касимова добрались, погуляли по рынку, что-то даже купили – обратно двинулись в сопровождении рейсового автобуса. Девчат развезла по домам, а сама с шиком двинула... на партсобрание! Я же в КПСС состояла.

Два часа прозаседали. Вышла... Смотрю, под «ушастиком» лужа масляная. Вынимаю щуп – сухой. Бегу в гараж к шоферам: гляньте, мол. Глянули и обрадовали: заводить нельзя – только на «галстуке». Домой меня отволокла «Нива».

Потом выяснилось, что еще и прокладка какая-то сгорела, однако это к моей первой поездке отношения уже не имеет. Позже у меня появился автомобиль получше, но первый маршрут на первой машине мы вспоминаем и сейчас.

Наталья Осипова, Меленки Владимирской области

ПЕРВЫЙ ПОКУПАТЕЛЬ

Так уж случилось, что угодил я в 1985 году на любимом ВАЗ-2101 в сильнейшую аварию. Было всё – из горящей машины меня вытаскивали, кости в районе филейных частей мне переломало, дело уголовное на меня тут же завели, страховку выплачивать не хотели, менты ограбили подчистую – даже пробку импортную с бензобака сперли. Однако же бывает в жизни и что-то хорошее: дело закрыли, кости срослись, страховку выплатили. Осталось продать то, что было «копейкой». А это оказалось посильнее «Фауста»...

Предстояло выставить останки на «обезличку» в Южном порту, там, где теперь море магазинчиков. Приехал я туда пару раз, побродил – грустное зрелище. Стоят разбитые и разграбленные машинки, народец вокруг странный шляется – неприятно, в общем. А цены на металлолом вроде моего – от 1000 до 1500 рублей. Вижу, мужичок какой-то ходит и приглядывается к чему-то. Разговорились. У него «Запорожец», а мечтает о «Жигулях», хоть о каких-нибудь... Я ему, понятное дело, свою «копейку» расхвалил – Италия, мол! Кузовок подправить хорошо бы, а так – все цело. Смотрю, клюнул мужичок. И договорились мы с ним, что через день я туда на эвакуаторе машинку притаскиваю, а он ее тут же покупает.

Как я ее притащил – отдельная история... Мужичка, понятное дело, нет, но я ему на работу позвонил: давай, мол! Подъехал он к вечеру – как раз разрешили завезти мою ласточку на территорию. И местный «специалист» уже спрашивает: по какой цене, мол, ставить? За полторы?

– Нет, – машу я руками, – не купит никто! Давай за тысячу!

Тут мужичок хватает меня за рукав и шепчет: ставь, мол, за тыщу триста, я ее спокойно тогда куплю, а разницу ты мне отдашь. А мне-то что – говорю специалисту, что повышаю цену до тысячи трехсот. Тот кивает, и рынок на этом закрывается. Утром звоню туда: ура – машина продана! Спешу поздравить мужичка по телефону – и понимаю: что-то случилось. Но что?

– Не купил я машину-то! – вздыхает тот. – Первым приехал, а мне говорят: мол, ночью ушла! Так что поздравляю, лишних триста рэ получишь. А я с расстройства другую взял – за три пятьсот, та на ходу была...

Вот так мой первый покупатель, сам того не зная, создал ажиотаж вокруг моей бибики. Спасибо ему за это.

Павел Кошечкин, Москва

«Тойота-Кэмри» vs. «Ниссан-Теана»

Анна Клепач столкнула лбами двух заядлых соперников в бизнес-классе – «Тойоту-Кэмри» последнего, самого свежего поколения и «Ниссан-Теана». Противостояние запечатлел **Александр Батыру**.

Продажи «Кэмри» нового поколения начались совсем недавно. Это первая хорошая новость. Вторая: уже в базовом исполнении автомобиль предлагают с автоматом. Ну и напоследок самое приятное: цена по-прежнему колеблется в районе миллиона с небольшим.

А вот за интерьер «Кэмри» в японской компании, к сожалению, по-прежнему отвечает дальтоник. В детском саду лучше цвета комбинируют. Зато у новинки прибавилось места в салоне: пространство для коленей пассажиров второго ряда увеличилось на 46 мм.

Это у них там, за бугром, «Кэмри» и «Теану» именуют «большими семейными автомобилями», а у нас их гордо нарекли седанами бизнес-класса. А значит, и требования к этим моделям особые: чтобы и климат был, и сиденья регулировались чуть ли не в четырех измерениях, и куча-куча другого. Готовы ли «Тойота» и «Ниссан» с честью выдержать бремя возложенных на них обязательств и кто лучше угодит армии чиновников и капиталистов средней руки?

1 Внешность – дело вкуса, а вот интерьер солиднее в «Теане». Ей и достается первое место.

«Теана» тоже недавно подверглась обновлению, но не такому существенному и заметному, как «Кэмри». «Ниссан» отделался изменением формы головной и задней оптики и парочкой новых деталей в салоне.

При взгляде на «Теану» возникает желание усадить ее на низкокалорийную диету – уж больно она раздутая. Но этот внешний недостаток оборачивается достоинством, когда попадаешь в салон: возникает приятная иллюзия, что авто существенно крупнее, чем заявлено в паспортных данных.

КУЗОВА И КОМПЛЕКТАЦИИ

Оба автомобиля продают только с кузовом седан. Здесь выбора у покупателя нет, да и не нужен он. И «Кэмри», и «Теану» предлагают с двумя бензиновыми моторами – объемом 2,5 л (181 и 182 л.с. соответственно) и 3,5 л (277 и 249 л.с.). У «Тойоты» привод только на передние колеса, а «Ниссан» бывает и полноприводным. Правда, в таком исполнении 2,5-литровый мотор выдает лишь 167 л.с., так как он немного иной – заимствован вместе с трансмиссией у кроссовера «Х-Трейл». Доплата за 4×4 – от 30 000 до 50 000 рублей, в зависимости от комплектации.

«Комфорт»

от **1 028 000** рублей

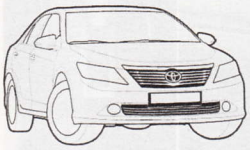
За миллион с небольшим «Тойота» предлагает передние противотуманки, омыватель фар, легкосплавные колеса (жаль, всего лишь 16-дюймовые) и полноразмерную запаску на литом диске. На страже безопасности стоят антиблокировочная система, усилитель экстренного торможения, системы распределения тормозного усилия, курсовой устойчивости и противобуксовочная, а также охапка эйрбегов. Внутри тоже дорого-богато: рулевая колонка регулируется по углу наклона и вылету, сиденье водителя можно двигать в шести направлениях, передние кресла согревают ездоков в холодную погоду, а двухзонный климат-контроль охлаждает воздух в салоне в жару. Картину портят лишь тканевая обивка (не по статусу она бизнес-седану) да аляповатые вставки под дерево.

«Элеганс»

от **1 134 000** рублей

В этой версии появились кожаные сиденья, электрорегулировки водительского и пассажирского сидений, круиз-контроль, камера заднего вида, изображение с которой выводится на цветной дисплей, «блютус». Доплатив еще 27 000 рублей, можно рассчитывать на комплектацию «Элеганс Плюс»; в ней идут ксенон, хромированные наружные ручки и пуск двигателя кнопкой.

«Премиум»



от **1 237 000** рублей

В этой комплектации «Кэмри» вплотную подобралась к полноценному бизнес-классу, ведь здесь есть опции, призванные сделать жизнь задних пассажиров слаще некуда. Эта версия щеголяет электрорегулировкой наклона спинки и подогревом задних сидений, трехзонным климат-контролем, ионизатором воздуха, возможностью управлять «музыкой» и климатом с «галерки», боковыми подушками безопасности для второго ряда. Кроме того, список оборудования дополнили коленной подушкой безопасности для водителя, электроприводом регулировки руля и системой адаптивного освещения. А вот колеса как были 16-дюймовыми, так и остались.

Наш выбор – **1 237 000** рублей

Кубок победителя в этом раунде уходит к «Теане» – ее оснащение заметно щедрее.

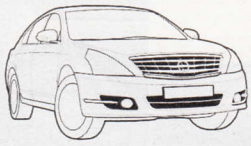
«Элеганс»

от **899 000** рублей

«Теана» тоже не промах. Передние противотуманки, омыватели фар, раздельный климат-контроль, электростеклоподъемники по кругу, пуск двигателя кнопкой, подогрев передних сидений, круиз-контроль, датчик света и многое другое предлагаются за гораздо меньшие деньги, чем на «Тойоте». Из систем безопасности есть антиблокировочная, распределения тормозных усилий и помощи при экстренном торможении. К сожалению, без экономии на спичках не обошлось. Рулевая колонка, к примеру, регулируется только по наклону, колёса стальные. Кожи тоже нет, вместо нее в базе идет велюр. Эти недочеты компенсируются возможностью закрыть окна после выключения зажигания, передней панелью с отделкой деревом и другими приятными мелочами.

Та же комплектация, но с приставкой «Плюс» обойдется уже в 1 014 000 рублей. Сюда прибавили регулировку поясничной поддержки и угла наклона подушки водительского кресла, электрорегулировки сиденья водителя (в восьми направлениях) и пассажира (в четырех направлениях), легкосплавные колеса.

«Лакшери»

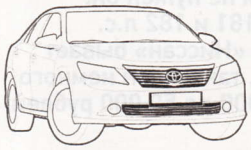


от **1 075 000** рублей

Разница между «Лакшери» и «Элеганс» в глаза не бросается. Более дорогая версия разжилась системой курсовой устойчивости ESP, цветным дисплеем, камерой заднего вида, встроенным музыкальным сервером на 2 Гбайт, 17-дюймовыми легкосплавными колесами, биксеноновыми фарами. Заплатив лишние 43 000 рублей, покупатель получит приставку «Плюс» в названии комплектации, которая подразумевает аудиосистему «Боуз» с 11 динамиками против шести в обычном «Лакшери». Кроме того, в этой комплектации можно выбрать и двигатель помощнее – объемом 3,5 л. Прибавка к цене составит 162 000 рублей. Зато и оборудования становится больше: шторки безопасности, вентиляция передних сидений, память настроек кресла водителя, поддержка для ног переднего пассажира с электрорегулировкой.

«Тойота-Кэмри»

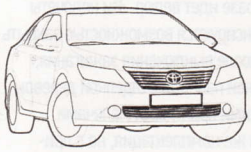
«Престиж»



от **1 245 000** рублей

Обычно каждая последующая комплектация богаче предыдущей. А в «Тойоте» подошли к этому вопросу с выдумкой. Из списка оборудования более дорогой версии вычеркнуты электрорегулировка руля и сидений второго ряда (подогрев, к слову, тоже испарился), вставки из дерева на руле, а климат-контроль стал двухзонным. Но это всё мелочи, без которых легко обойтись. А вот пропажа боковых эйрбегов для второго ряда и коленной подушки безопасности водителя расстраивает. Вернуть многие радости можно, но не за спасибо, а за 68 000 рублей. Зато цветной дисплей на центральной консоли подрос, появилась навигация, а динамиков теперь не шесть, а десять.

«Люкс»



от **1 434 000** рублей

Топовая версия «Кэмри» оснащена мотором объемом 3,5 л. На этом по большому счету отличия от исполнения «Престиж» заканчиваются. Ах да, появилась солнцезащитная шторка с электроприводом на заднее стекло и обычные – на боковые стекла. Переплата за более мощный двигатель – 121 000 рублей.

«Ниссан-Теана»

«Премиум»

от **1 203 000** рублей

Наш выбор – **1 242 000** рублей

Сколько же всего вкусного добавил «Ниссан» в эту версию! Загибайте пальцы: шторки безопасности, вентиляция всех сидений, двухуровневый подогрев задних кресел, память настроек водительского сиденья, поддержка для ног с электроприводом для переднего седока, задние подголовники увеличенного размера, регулируемые в шести направлениях, ионизатор, DVD-проигрыватель, сенсорный дисплей и навигация. Да еще и стеклянную крышу можно заказать – за 39 000 рублей.

«Премиум», 3,5 л

от **1 396 000** рублей

От обычного «Премиума» эта версия отличается лишь более мощным двигателем. Список оборудования такой же. Получается, что за лучшее ускорение придется заплатить 154 000 рублей.

❶ Отделка под дерево у «Тойоты» какая-то аляповатая. К «Теане» подобных претензий нет. ❷ Пуск двигателя кнопкой – удобная штука! ❸ В наше время да за такие деньги пора бы заменить этот допотопный дисплей чем-нибудь посовременнее. ❹ Прострочка на передней панели – мимикрия под более дорогие автомобили. ❺ Центральный туннель напоминает палубную доску: монументально. ❻ Мультимедийная система и ее шайба управления смотрятся очень хорошо, а вот пользоваться всем этим богатством не так уж удобно – отвлекает. ❼ Не поверите, эти кнопки спрятаны в подлокотнике. Оригинально.

«Тойота-Кэмри» «Ниссан-Теана»

«Тойота-Кэмри» | «Ниссан-Теана»

ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Японские автопроизводители, будто сговорившись, лишили покупателей возможности заказать дополнительные опции. Ну да и бог с ними – в таком разнообразии комплектаций каждый найдет то, что ему по душе. Только помните, что и «Тойота», и «Ниссан» попросят еще 14 000 рублей за окраску металликом.

В заключительном раунде – ничья.

1 251 000 рублей ◄ ► **1 256 000 рублей**

Победителем по итогам трех раундов стал «Ниссан» в исполнении «Премиум+» за 1 256 000 рублей. При практически одинаковой с «Кэмри» цене (разница 5000 рублей) «Теана» готова предложить заметно больше – и навигацию, и стеклянную крышу, и вентиляцию сидений, и память настроек кресла водителя. К тому же можно взять полноприводную версию.

«Ниссан» – наш выбор!

На правах рекламы

ADM™
www.admglobe.com
ADM21 CO., LTD

I KLEAR
Щетки стеклоочистителя премиум-класса
Максимальная эффективность во всех погодных условиях
Бескаркасная конструкция предотвращает налипание льда и снега

Щетки стеклоочистителя премиум-класса
Smart clear
Идеальная чистота и бесшумная работа благодаря использованию высокотехнологичных материалов и уникальной конструкции

Москва, 123 610, Краснопресненская наб., 12
Центр Международной Торговли, офисное здание 1, комната 908
8-985-977-7-977, 8-800-555-50-97
a.bukanov@admglobe.com

Реклама

World Headquarter 607 Hakdang-ri, Cheongyang-eup, Cheongyang-gun, Chungcheongnam do. Korea 345-803
Tel: 82-(0)31-364-5851, dana.jeong@admglobe.com

В новой рубрике мы будем рассматривать взаимоотношения потребителей с автобизнесом: дилерами, сервисными станциями, магазинами запчастей и т. д. Вопросы можете присылать в редакцию на адрес smirnov@zr.ru. На них ответит юрист **Сергей Смирнов**.

Михаил Винников,
Москва

Приобрел новую «Ладу-Приора» у официального дилера завода. При прохождении ТО-2 меня неожиданно сняли с гарантии. Мотивация дилера: я самостоятельно установил на машину прицепное устройство. Правомерно ли он поступил?

Сразу скажу: отказ в гарантийном обслуживании по этой причине незаконен. Гарантийное обслуживание – это устранение недостатков, возникших по вине изготовителя (например, была установлена некачественная деталь). Но многие дилеры отказывают в гарантийном обслуживании, если покупатель, например, приобрел и установил дополнительное оборудование на стороне (наиболее часто встречающиеся случаи подобных отказов связаны с установкой сигнализации не у дилера, а в другом месте). Это не соответствует требованиям закона «О защите прав потребителей» и связано лишь с тем, что продавцы автомобилей хотят заработать и на дополнительном оборудовании, которое в дилерских центрах намного дороже. Отказ в гарантийном обслуживании может быть связан с нарушением правил использования, хранения или транспортировки автомобиля. Если же водитель соблюдает правила эксплуатации, вовремя проводит работы, регламентированные изготовителем, то отказать в гарантийном ремонте могут только в одном случае – если дилер докажет, что, к примеру, прицепное устройство или та же сигнализация установлены неправильно и именно из-за этого возникла некая неисправность. Вот ее по гарантии ремонтировать не будут.

Дмитрий Щенников,
Иркутск

Внес деньги за предварительный заказ «Форда-Фокус». Однако изменились жизненные обстоятельства, и теперь хочу отказаться от авто. Вернут ли мне деньги?

Дилеры заключают с покупателями предварительный договор. В соответствии с этим договором дилер и покупатель обязуются в будущем заключить договор купли-продажи конкретного транспортного средства на оговоренных условиях. Внесение денежных средств по предварительному договору (предоплата) противоречит законодательству (статья 429 Гражданского кодекса РФ), однако широко практикуется. Вы, конечно можете отказаться вносить предоплату по такому договору, только учтите, что, не получив от вас денежного подкрепления, дилер будет выполнять обязательства.... скажем так, неспешно. Ведь, заказывая автомобиль на заводе, дилер платит свои деньги, а если вы передумаете, на машину придется искать другого покупателя. Поэтому предоплата служит гарантией будущей сделки. При необходимости расторгнуть предварительный договор надо написать письменное уведомление (в произвольной форме) с требованием вернуть предоплату. Обычно дилеры после этого возвращают денежные средства. Но если это не помогает, рекомендую обратиться в суд или прокуратуру. Закон на вашей стороне!

Ирина Авдеева,
Воронеж

При прохождении очередного ТО мне не поменяли салонный фильтр, хотя в заказе-наряде эта операция обозначена. Куда пожаловаться на дилера?

Если халтура обнаружена после того, как автомобиль забрали со станции обслуживания, доказать это будет сложно. Тем не менее решить проблему можно. Доказательствами послужат свидетельские показания тех, кто, к примеру, вместе с вами наткнулся на старый салонный фильтр после проведенных работ в автосервисе. Желательно не привлекать в свидетели родных или хорошо знакомых вам людей. В идеальном варианте это могут быть соседи по гаражу или стоянке. Рекомендую составить акт, где указать, когда, где и кем был осмотрен автомобиль, и зафиксировать обнаруженные недостатки (внешний вид салонного фильтра опишите как можно подробнее). Акт нужно подписать вам и свидетелям. Не лишним будет приложить к нему фото- и видеосъемку. Собрав необходимые доказательства и заручившись поддержкой свидетелей, подготовьте письменное требование замены фильтра и направьте его на имя руководства дилерского центра, где обслуживали автомобиль. Не поможет – оставьте запись в жалобной книге (она должна быть на каждом предприятии); советую параллельно обратиться в представительство завода-изготовителя. Ну и конечно, вы вправе выбрать между заменой фильтра и компенсацией стоимости детали и установки, если вы устранили недочет за свой счет.

Сергей Дроздов,
Голицыно

В автосервисе ремонтировали коробку передач: меняли вилку и выжимной подшипник. Выехав на машине, почувствовал сначала вибрацию, потом стук. Вернулся в сервис, где обнаружили, что коробка болтается. Оказалось, при установке была сорвана резьба на болтах крепления. По требованию мастера заплатил за работу еще раз. Законно ли это?

Работники сервиса слукавили – ведь именно низкая квалификация мастеров привела к поломке. Закон «О защите прав потребителей» на этот счет говорит однозначно: вы могли потребовать устранить недостаток бесплатно либо компенсировать вам затраты на ремонт (устранение брака) в другом сервисе (статья 29 закона). Взимать же с вас дополнительные деньги сервисмены не имели никакого права! Жаль, уличить бракоделов и вернуть деньги теперь вряд ли сумеете: повторным ремонтом они, что называется, замели следы.

ЦЕНЫ НА НОВЫЕ «ЛАДЫ» ПОВЫШАЮТСЯ

В среднем удорожание составляет 2,4%. «Семерка» теперь стоит от 213 600 рублей, «Самара» – от 270 300, «Калина» – от 287 900, а «Приора» – от 331 000 рублей. Единственное исключение – «Гранта»: она по-прежнему продается по цене от 229 000 рублей.

CHEVROLET

У официальных дилеров уже можно спрашивать «Шевроле-Круз» с кузовом хэтчбек. Цена пятидверки – от 548 000 рублей, то есть она на 10 000 рублей дешевле седана. Пятидверный «Круз» предложат с одним из двух бензиновых моторов – мощностью 109 или 141 л.с. Комплектации те же, что и у седана: Base, LS и LT.

«Йети» – теперь с дизайн-пакетом!

Поступил в продажу «Йети» с дизайн-пакетом. В наличии имеются синие со светлыми полосками и белые с серыми. Цена – от 870 900 рублей. Количество автомобилей ограничено. Оборудование:

- накладки на арки колес
- накладки на внешних порогах
- накладки на боковые зеркала под металл
- резиновые коврики
- 4-спицевый руль
- задний парктроник
- фронтальные и боковые эйрбеги
- двухзонный климат-контроль
- омыватель фар

Продается «Пежо-508» без пробега по РФ

В продаже появился «Пежо-508»: два бензиновых и два дизельных мотора мощностью от 120 до 204 л.с. Не предназначен для любителей ручных коробок передач – трансмиссия только гидромеханическая или роботизированная.

«Пежо» приготовил четыре комплектации. Самый простенький 508-й стоит 839 000 рублей. В списке оборудования шесть подушек безопасности, система динамической стабилизации ESP, четыре электростеклоподъемника, двухзонный климат-контроль, управление «музыкой» на руле, передние противотуманки. За доплату (15 000 рублей) установят подогрев передних сидений и окрасят кузов металликом.

Active обойдется не меньше чем в 894 000 рублей. Сюда добавили легкосплавные диски на 16 дюймов, круиз-контроль, датчики света и дождя, подогрев передних кресел. Можно заказать кожаный салон (80 000 рублей), навигацию (80 000) и биксеноновые фары (35 000).

Ценник версии Allure начинается с 1 164 000 рублей: 17-дюймовые колеса, задний парктроник, пуск двигателя кнопкой, кожаные сиденья с электрорегулировками, навигация, ксенон, омыватели фар.

Самая дорогая комплектация – GT за 1 479 000 рублей: дизельный мотор в 204 л.с. и 6-ступенчатый автомат. Оборудование – диски на 18 дюймов, четырехзонный климат, парктроники спереди и сзади, сигнализация, подогреватель «Вебасто».

ACURA

Через два года «Хонда Мотор РУС» начнет продажи моделей премиум-бренда «Акура». Таканобу Ито, президент «Хонды», сказал, что «спрос на большие и роскошные автомобили в России идеально сочетается с атрибутами бренда «Акура». Подробную информацию сообщим позднее.

ПРОДАЕМ «ЯПОНКУ» – «ЛЕКСУС-GS»

В салонах можно приобрести «Лексус-GS» нового поколения. Два бензиновых двигателя – 2,5 л (209 л.с.) и 3,5 л (317 л.с.). Причем GS 250 бывает только с передним приводом, а GS 350 AWD только с полным.

Минимальная цена – от 1 730 000 рублей за комплектацию Executive: 17-дюймовые диски, подогрев передних сидений, боковых зеркал и ветрового стекла в зоне стеклоочистителей, электрорегулировка передних кресел, пуск двигателя кнопкой, круиз-контроль, кожаный многофункциональный руль и цветной монитор.

Версия Luxury (от 2 517 000 рублей) – это проекция показаний на ветровое стекло, русифицированная навигация с 12,3-дюймовым монитором, кожаный салон, трехзонный климат-контроль, подогрев всех сидений.

Любителям спортивного стиля предлагается пакет F Sport с 18-дюймовыми колесами, решеткой радиатора и бамперами особого дизайна. Цена – от 2 227 000 рублей.

ПРЕДЛАГАЕМ КРОССОВЕР «ДЖУК» С ТЮНИНГОМ ОТ ОФИЦИАЛА

У версии «Широ» (в переводе с японского – «белый») центральная консоль, выполненная в форме топливного бака мотоцикла, окрашена в белый цвет, руль и сиденья прошиты белой ниткой. Снаружи «затюненный» «Джук» можно отличить от обычного по 17-дюймовым дискам, выполненным в темно-сером и серебристом цветах, матовым дверным ручкам и боковым зеркалам заднего вида, а также глянцевым центральным стойкам. По желанию машину теперь могут окрасить в темно-фиолетовый металлик.

«Начинка» же у «Широ» такая же, как у топового исполнения: моторы мощностью 117 или 190 л.с., привод – передний или полный. Цена – договорная.

DODGE

Встречайте обновленный «Додж-Джорни». В стандарте – климат-контроль, доступ в салон без ключа, электрорегулировка и обогрев боковых зеркал, 19-дюймовые легкосплавные колеса, мультимедийная система с сенсорным экраном. Предлагаемые опции – трехзонный климат, камера заднего вида, люк и третий ряд кресел.

1 699 500 рублей	
комплектация R/T	
полный привод	
6-диапазонный автомат	
3,6 л	
283 л.с.	
352 Н·м	

ГОДОВОЙ БАЛАНС

Как известно, владение автомобилем требует систематических затрат. Во что обойдется годовая эксплуатация кроссоверов, подсчитывал **Игорь Теременко**.

Honda CR-V 2.0 6MT

ОСАГО	6336 руб.
Каско	94 780 руб.
Транспортный налог	4470 руб.
ТО-1	9600 руб.
Затраты на ГСМ	57 375 руб.
ИТОГО:	**172 561 руб.**

Самые большие расходы ожидают владельца «Хонды CR-V». Неудивительно, ведь автомобиль котируется в среде угонщиков, – придется раскошелиться на полис каско. Да и ОСАГО пусть ненамного, но дороже, чем у конкурентов. К тому же мощный мотор за пройденные километры переварит немало топлива. Утешит владельца лишь большой межсервисный интервал (15 000 км) – на ТО достаточно съездить один раз.

Mitsubishi Outlander XL 2.0 6MT

ОСАГО	5544 руб.
Каско	74 000 руб.
Транспортный налог	4410 руб.
ТО-1	9600 руб.
Затраты на ГСМ	54 675 руб.
ИТОГО:	**148 229 руб.**

Намного меньше потратят обладатели «Мицубиси-Аутлендер XL». Несмотря на то что автомобиль тоже интересен для похитителей, все-таки удастся сэкономить на страховке каско 20 780 руб. Малость позволит отыграть и более экономичный двигатель: за аналогичный пробег он съест бензина на 2700 рублей меньше, чем хондовский. В общем зачете получается солидная сумма.

Toyota-RAV4 2.0 6MT

ОСАГО	5544 руб.
Каско	65 967 руб.
Транспортный налог	4440 руб.
ТО-1	8700 руб.
ТО-2	11 200 руб.
Затраты на ГСМ	50 625 руб.
ИТОГО:	**146 476 руб.**

Разница с «Мицубиси» в 1753 руб. вывела «Тойоту» на почетное третье место. Причем защитить RAV4 страховкой от угона обойдется дешевле. А вот на техническое обслуживание в рассматриваемый период понадобится съездить аж два раза: у марки самый короткий межсервисный интервал – всего 10 000 км. Зато в арсенале автомобиля экономичный двигатель, топливный аппетит которого, пожалуй, самый умеренный среди сравниваемых.

КАК СЧИТАЕМ

Затраты за один год эксплуатации вычисляем при следующих условиях: годовой пробег составляет 25 000 км, расход топлива в смешанном цикле оцениваем по данным производителя. Стоимость обслуживания вычисляем, ориентируясь на московских дилеров. Цену страховок (у одной и той же страховой компании) и величину дорожного налога принимаем с коэффициентом для Москвы. Бензин А95 на момент подготовки материала обходился в 28 руб. за литр.

Suzuki Grand Vitara 2.0 5D 5MT

ОСАГО	5544 руб.
Каско	53 315 руб.
Транспортный налог	4320 руб.
ТО-0	6000 руб.
ТО-1	9300 руб.
Затраты на ГСМ	57 375 руб.
ИТОГО:	**135 854 руб.**

Владельцы «Сузуки-Гранд Витара» сберегут еще больше кровно заработанных. Хотя за год эксплуатации посетить дилера также придется два раза (заплатив за это звонкой монетой), компенсировать потраченное можно за счет самой дешевой страховки, поскольку автомобиль практически не фигурирует в рейтингах угона.

Nissan X-Trail 2.0 6MT

ОСАГО	5544 руб.
Каско	58 184 руб.
Транспортный налог	4230 руб.
ТО-1	8300 руб.
Затраты на ГСМ	57 375 руб.
ИТОГО:	**133 633 руб.**

Самым выгодным авто нашего теста стал «Ниссан Х-Трейл». Переплата будет лишь за топливо – двигатель тут не самый экономичный. В остальном удастся сэкономить практически на всем. Недорогая страховка, умеренная стоимость обслуживания (интервал 15 000 км), а также доступные расходники вывели «Ниссан» в лидеры.

На правах рекламы

HEYNER®
Germany

Инновация
*****
HYBRID
Соединение
2-х технологий

Гибридная технология объединяет аэродинамический дизайн бескаркасных щёток и идеальный контакт с лобовым стеклом классической каркасной щетки стеклоочистителя.

От 350мм до 700мм.

Подходит для всех автомобилей.

Весь ассортимент наших щёток Вы найдёте здесь:

www.heynermobil.de

«ТАКСИ СВОБОДЕН!»

Мода на все французское в нашей стране не сдает позиций. О «Пежо-406», частом госте российского вторичного рынка, рассказывают **Максим Приходько** и **Константин Якубов** (фото).

Судьба этого автомобиля сложилась у нас удачно. Во-первых, машина была по-настоящему красивой и обладала изысканной управляемостью, сошедшей на нет в современных моделях. О кудесниках, настраивавших ходовую часть «Пежо» в 1980–1990-е годы, до сих пор ходят легенды. Вот почему помимо официально проданных машин на нашем рынке до сих пор предлагают множество экземпляров, завезенных в свое время из Европы. Во-вторых, дорожный просвет соответствует «жигулевскому» эталону: 170 мм. В-третьих, авто выпускали с большой гаммой моторов, включая неубиваемые дизельные.

ФИНЭКСПЕРТИЗА

Сегодня разброс цен на эту модель колеблется от 120 тысяч рублей за седан первых лет выпуска (1995–1998) до 450 тысяч за финальную серию, образца 2004 года. Кстати, их на рынке больше всего благодаря стараниям активизировавшихся к тому времени официальных дилеров. Это цены на седан, а ведь было и безумно красивое купе от «Пининфарины», и не растерявший изящества практичный универсал. Прицениваться к неплохо сохранившейся двухдверке стоит, располагая по крайней мере 300 тысячами. Вполне работоспособный седан можно сторговать в районе 280–330 тысяч. Универсалы не дороже седанов, но они весьма редкие гости на рынке, как и оригинальные кузовные детали к ним. Аналогичная ситуация и с запчастями для купе. Зато все варианты роднит оцинковка кузова. Если встретите экземпляр с ярко выраженной коррозией, то знайте: перед вами жертва аварии и халтурного ремонта. Такой брать не стоит.

МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

Самые популярные двигатели – бензиновые, большинство объемом 1,8 л (1,6-литровый мотор в 88 сил тоже встречается, но он откровенно слабый). Они выдают как 90, так и 116 л.с. Разница обусловлена количеством клапанов на цилиндр: восемь либо шестнадцать. Если вы хотите большей прыти, присмотритесь к мотору с турбонаддувом объемом 2 литра и мощностью 147 сил. Желаете ездить с ветерком всегда – ищите 210-сильную V-образную «шестерку» объемом 2,9 л. Помните, что бензиновые агрегаты склонны подъедать масло вне зависимости от количества прожитых лет и пройденных километров. Расход на угар до 500 г на 1000 км пробега считался нормальным даже у новых машин. Зато большинство моторов переваривают наш А92. До 1999 года на «Пежо-406» устанавливали также практически всеядные атмосферные 1,9-литровые дизели мощностью 90 «лошадей». После рестайлинга на подмогу пришел наддув, увеличивший мощность до 132 сил.

Два слова о коробках. Механика почти сплошь с тросовым приводом, ее работа не вызывает особых нареканий даже спустя годы. У автоматов есть свой пунктик: они очень требовательны

к маслу. Сервисмены об этом помнят, как и о марке масла: ATF LT 71141. Очень распространенный «Дексрон» может погубить агрегат. Со временем автоматы начинают немного поддергивать при переключении передач, это предтеча неизбежного ремонта.

ПОДВЕСКИ КОРОЛЕВЫ

Насколько обогатил сюжетную линию «Трех мушкетеров» весь сырбор из-за известной женской ювелирки, настолько рассказ о подвеске «Пежо-406» должен разнообразить наш сухой обзор. Если передние стойки не потекли, а за шарнирами задней многорычажки следили, езда на такой машине может кратковременно сводить с ума от счастья! После рестайлинга 1999 года заднюю подвеску модернизировали, сделав ее по-немецки жесткой – в угоду тогдашней моде на сверхуправляемость. В передней же изменилась конструкция поворотных

Потрясающий по своим возможностям багажник – еще один бонус при покупке. Для длинномеров есть люк в спинке.

До рестайлинга рассеиватели фар у «Пежо-406» были из стекла. Пластиковый отполировать невозможно, нужна замена.

кулаков и стоек. После такого апгрейда аристократическо-королевский драйв ушел, но и видеться со слесарем для замены шарниров задних рычагов владельцы 406-х стали гораздо реже. Кстати, официально импортированные «пыжи» имели «российский пакет» – адаптацию для наших дорог.

На этом завершим обзорную экскурсию по модели. Дабы насытить ее жизнью, мы присмотрелись к машине 2003 года выпуска с пробегом 257 тысяч километров – мощностью 210 сил, с автоматом и кожаным салоном, за 310 тысяч рублей.

«ФРАНЦУЗИК ИЗ БОРДО»

Аппарат приятного зеленого цвета был выпущен за ворота российского дилерского центра девять лет назад и сменил с тех пор лишь двух хозяев. Столичная жизнь успела побить «Пежо», местами сильно: толщина краски в районе задней правой двери достигла 2380 мкм (при норме 140–180 мкм). Досталось и заднему правому крылу, там прибор

СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ ДЕТАЛЕЙ И ЗАПЧАСТЕЙ ДЛЯ PEUGEOT 406

в Московском регионе (новые, неоригинал), руб.

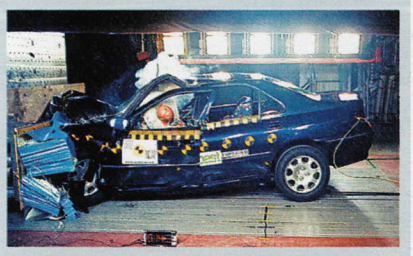
Капот	5500
Фонарь	1800
Рулевая тяга	500
Диск тормозной передний	1100
Радиатор	2600

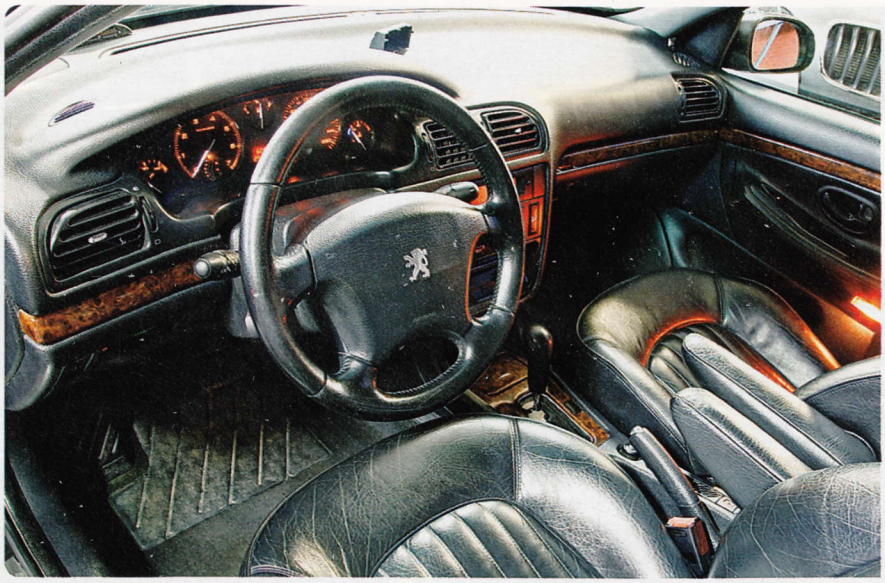
намерил слой в 528 мкм. Из явных отметин времени – помутневший пластик фар, но это беда небольшая: неоригинальная новая деталь стоит 3000–3500 рублей. Задний бампер украшали глазки нештатного парктроника, – вещь крайне полезная, ибо габариты машины при движении назад с первого раза ощутить невозможно. Еще: ветровое стекло – с трещиной на водительской стороне. Обновить его не составит труда, благо есть много неоригинальных стекол по цене от 4600 рублей. Зато аппарат опирался о землю штатными литыми колесами. Шины, правда, откровенно летние, ну да за весной как раз лето и придет. Других видимых изъянов не нашли, а былую яркость цвета нетрудно вернуть полиролем.

Салон сохранился просто замечательно. Кожа не потрескалась даже на водительском кресле. Создалось впечатление, что она очень толстая, оттого и держится молодцом. Но в месте

НАША СПРАВКА

«Пежо-406», автомобиль D-класса по европейской классификации, выпускали с 1995 по 2004 год. Вслед за седаном в 1996-м был представлен универсал. Купе появилось годом позже. Машину оснащали как бензиновыми моторами объемом от 1,6 до 2.9 л, так и дизельными: 1,9 и 2,2 л. Коробки – механика либо автомат. В 1999 году модель претерпела рестайлинг: незначительно изменился внешний вид и добавились новые моторы. «Пежо-406» исполнил главную роль в фильмах Люка Бессона «Такси», лихо расправившись на экране с супермашинами из Германии и Японии.





Салон «Пежо-406» и сегодня выглядит вполне современным. Нижний рычажок слева от руля – круиз-контроль.

расположения клавиш электроприводов (у пассажирского они тоже есть!) мы обнаружили разгадку. Оказывается, микроскопически тонкий слой кожи наклеен на мощную тканевую основу.

Найдя в салоне диагностический разъем, подключили сканер: положительные отзывы пришли почти из всех уголков авто, включая антиблокировочную систему и подушки безопасности. Были и минусы: работу двух нейтрализаторов прибор признал некорректной. Видимо, они постепенно «кончаются». Что до внутреннего убранства, то очень понравился датчик давления масла на приборной панели.

Решись мы купить такой автомобиль, затраты на приведение его в божеский вид составили бы, по самым оптимистическим оценкам, 16 000 рублей. Правда, это без учета возможных подводных камней (скажем, кромка капота ржавеет) и зимних шин.

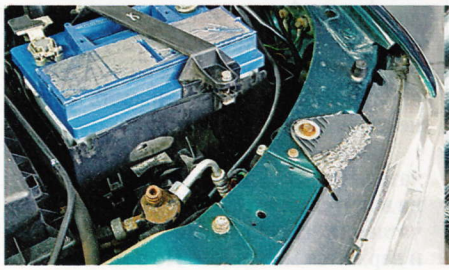
Пробный тест-драйв с неподобающей, то есть не по сезону, обувкой показал, что такая езда попросту убийственна. Отметили, что при переключении селектора из положения «драйв» в «реверс» коробка немного дергает. Кстати, заявленному пробегу в 257 000 км можно верить: признаков, что машина прошла больше, мы не нашли. В каком состоянии подвеска, узнать не удалось: эстакаду засыпало снегом, а подъемника на площадке не оказалось. Двигатель работал ровно, печка грела, магнитола (нештатная) играла, подогрев передних сидений ублажал теплом сами знаете что. Видя наши раздумья, продавец обещал немного подвинуться в цене, упомянув, что автомат после капремонта. И все же мотор окончательно отговорил нас от соблазна: налог за 210 сил придет немаленький. Да и пробег великоват. Хотя в целом машина понравилась. Найди мы такую, но с механикой и 110-сильную, сочли бы вполне подходящим вариантом для тех, кто не привык разбрасываться деньгами при покупке авто на каждый день. Говорят, такие экземпляры встречаются. ЗР

Благодарим ООО «Суперавтомаркет «Формула 91» за помощь в подготовке материала.

Следы былых сражений: ухо крепления левой фары отломано. Знать бы, в ДТП или от старости...

Вернуть товарный вид боковине сиденья можно самому, было бы желание и тюбик суперклея.

Кромка капота стремительно ржавеет изнутри – скорее всего, в прошлом приняла удар. Новый стоит от 5500 рублей.



SUBARU IMPREZA WRX STI

- Год выпуска – 2008-й
- В эксплуатации – с начала 2009 года
- Пробег – 59 000 км
- Средний расход топлива – 13 л/100 км

БУКСИР ДЛЯ КРОССОВЕРОВ

Машина, которая разгоняется до 100 км/ч за пять с небольшим секунд и аппетитно проходит повороты в заносе, может быть автомобилем на каждый день, уверена **Анна Клепач**.

Когда в семье встал вопрос о приобретении второй машины, выбор был сделан в пользу иррационального, дикого и притягательного автомобиля – «Субару-Импреза WRX STI». Другие варианты были отметены сразу. Почему? Просто захотелось. Мне повезло, я приобрела машину 2008 года (кризисную), да еще и выставочную, с большой скидкой – за миллион с хвостиком. Сейчас она в такой комплектации стоит 2,2 миллиона! Это, конечно, перебор. Быстро выяснилось: STI – это не только мощный автомобиль, он еще и удобный.

Может ли STI быть автомобилем на каждый день?

Удивительно, сколько в автомобильном мире мифов. «Тойоту-Ленд Крузер», мол, невозможно сломать, на кабриолете с тканевой крышей холодно ездить зимой, а на WRX STI невозможно ездить вообще! Обычно звучат шаблонные тезисы: мол, педаль сцепления тяжелая, подвеска дубовая, шумоизоляция никакая.

Про педаль сцепления – правда. Тяжеловата, да еще и информативность привода оставляет желать лучшего. Но привыкаешь за несколько дней и потом никогда не испытываешь дискомфорта: жаловаться в «Импрезе» на педали – все равно что сетовать на то, что в спортзале приходится поднимать гантели. Точно так же я не понимаю расхожего мнения: мол, с механикой в заторах придется мучиться. Мне кажется, пробка мучительна сама по себе, а уж на две педали надо давить или на три – дело десятое. Тем более что короткоходный рычаг шестиступенчатой коробки передач «Импрезы» ходит четко, как оружейный затвор. Чувствуешь: Механизм с большой буквы!

Про жесткую подвеску – тут кому что. Да, она жестче, чем на обычной машине, это факт. Зато на «Импрезе» можно проехать трамвайные пути или «лежачий полицейский» на полной скорости, даже учитывая колеса с шинами размерности 245/40R18, – подвеска все стерпит! А шумоизоляция, по меркам японского гольф-класса, и вовсе превосходна.

В семейных дисциплинах машина берет только серебро, хотя абсолютно непрактичной ее точно не назовешь. Опциональные кресла-ковши «Рекаро» с толстыми спинками уменьшают и без того не очень большое пространство для ног задних седоков, но обычно пассажирам хватает. Багажник размером с косметичку, – часть покупок периодически приходится складывать на заднее сиденье. А моей маме, женщине немолодой, каждый раз помогаю выбираться из переднего кресла, чьи высокие (даешь отличную поддержку!) боковины ей одолеть самостоятельно тяжеловато. Зато в «Субару» довольно много разнообразных отделений для мелочей: в дверные ниши входит литровая бутылка с водой, бардачок вместителен, есть бокс-подлокотник и органайзер в багажнике, где у меня лежат увесистый фонарь, компрессор, «крокодилы», трос и куча других полезных вещей.

Не уйдет ли вся зарплата на бензин?

Еще одна расхожая претензия к «Субару» – расход топлива. Да, у машины предыдущего поколения он был под 20 литров на сотню по городу,

но у нынешней модели получается где-то 13 литров, даже если не отказывать себе в быстрой езде. Однако стоит учитывать, что «стиха» – гурман и предпочитает питаться 98-м бензином. Зато как-то раз я проехала 70 километров до дачи, постояв в двух заторах, со средним расходом топлива всего 8 литров (правда-правда, я эти цифры даже сфотографировала на радостях!). Для двигателя мощностью 301 л.с. неплохой показатель! Но нормально «едет» мотор только с 3,5–4 тысяч: рабочий диапазон узок. Поэтому, если хочешь двигаться активно, рычагом придется орудовать часто.

Есть три режима работы мотора: *Intelligent* (плавные, неторопливые реакции и минимальный расход топлива), *Sport* (нормальный режим) и *Sport Sharp* (реакции двигателя на акселератор обострены до предела). К сожалению, с нашими бесконечными пробками машина обречена в основном на «интеллигентное» передвижение.

Стандартные шины – «Данлоп-SP Спорт 600» размерностью 245/40R18. Рисунок протектора у этих покрышек... как бы выразиться... минималистичный: канавок и ламелей почти нет. Между прочим, такими же шинами (причем в качестве опции) оснащают суперкар «Ниссан GT-R». Они достаточно уверенно, по меркам псевдосликов, держатся за сухой асфальт и не пасуют на мокром. Но стираются быстро. Другое дело – зимние «Нокиан-Хаккапелита 5»: после трех сезонов езды в заносе по асфальту почти все шипы на месте! Кстати, для зимних шин купили комплект 17-дюймовых колес «OZ-Кроно HT»: среди литых они оказались одними из самых легких.

Подходит ли гражданская «Субару» для автоспорта?

«Импрезе» многое можно простить за то, как она едет. Турбоподхват на 4 тысячах оборотов – это драйверский оргазм, а рокот оппозитного двигателя можно записать на диктофон и слушать в качестве музыки для медитации. Настройки умного центрального дифференциала помогают подстроить машину под свой стиль вождения, особенно когда речь идет о любительских покатушках на треке. Но они могут принести и проблемы.

В Сети много информации о том, что двигатель «Импрезы» объемом 2,5 литра очень ненадежен: мол, нуждается в капремонте каждые 30 тысяч километров. Это неправда. Мы дотянули до пробега в 60 тысяч и лишь тогда заменили прокладки головок, помпу и еще кой-чего по мелочи. Операция ощутимо опустошила кошелек. Все проблемы идут от неудачной системы охлаждения. Когда я приехала летом на трек-день в Тушино, «Импреза» осилила всего три-четыре круга, а потом стрелка термометра охлаждающей жидкости приблизилась к красной зоне – заезд окончен. Заруливаю в зону безопасности – и наблюдаю изумительную картину: еще штук пять таких же, как у меня, хэтчбеков STI стоят с открытыми капотами – охлаждаются... В моем случае дело было в помпе; обещают, что после ее замены все проблемы исчезнут.

Потратил на нее все деньги? Не волнуйся, это только начало!

Знаете, сколько стоят передние тормозные

Буксировочный крюк трудится всю зиму, вызволяя «недоприводы» из сугробов.

Через прорезь в сиденье очень удобно следить за ребенком.

Изысканным салон STI не назовешь, зато как удобно!

Настроение автомобиля можно изменить одним нажатием кнопки.

Доказательство того, что «Субару» не хлебает бензин ведрами: всего 13 литров на сотню.

Легко переключаются передачи, очень легко – буквально мизинцем!

«Импреза» греет не только душу, но и руки.

В повседневной жизни дорожного просвета, как ни странно, хватает с лихвой.

колодки у официального дилера? Под 25 тысяч рублей, причем только передние и без работы. Да это же дефолт в отдельно взятой семье! Притом в неофициальных (и вполне себе приличных) сервисах оригинальные колодки стоят 9-10 тысяч, а качественный неоригинал именитых фирм типа «Эндлес» или «Феродо» можно купить тысяч за шесть-семь. Учитывая смехотворную гарантию на машину в целом – два года или 30 тысяч километров (сейчас она увеличена до 50 тысяч – и на том спасибо!), с самого начала мы решили обслуживаться на стороне.

По зубам ли «Субару» наши зимы?
Для WRX STI производитель заявляет клиренс 150 мм, но на деле он меньше, причем намного. Как с таким дорожным просветом жить-то? Раз уж речь зашла о клиренсе, поговорим и о проходимости. Я не шучу и напомню, что у «Импрезы» три самоблокирующихся дифференциала, причем межосевой – умный: у него три автоматических режима и семь ручных. Поэтому парковаться в сугробе можно всегда – при условии, что хватит дорожного просвета. Зимой мы всей семьей почти каждые выходные ездим в Подмосковье кататься на сноубордах и через раз спасаем из снежного плена очередной кроссовер с подключаемым полным приводом. Именно поэтому вкручиваемая буксировочная проушина весь зимний сезон не покидает своего места в заднем бампере.

Полезная в зимнее время вещь – пуск двигателя кнопкой. Дело в том, что кнопка у «Импрезы» находится слева от руля, – при небольшой сноровке можно оживить мотор, не садясь в салон. Правда, при пуске надо выжать педаль сцепления, – но, если приловчиться, можно и это делать, не садясь в холодную машину. Еще одна приятная мелочь – обогрев стекла в зоне покоя стеклоочистителей. С другой стороны, такой нынче и на «Хёндай-Солярис» есть. А вот печка у «Импрезы» (равно как и кондиционер) плохая.

А еще «бубару», как мы ласково называем ее, оказалась незаменима в качестве... колыбельной для детей. Дочка никогда не засыпает в других автомобилях, но, стоит ей устроиться в «Субару», которая издает неповторимые, ласкающие звуки, моментально отправляется на боковую. Быть может, ей снится, что она раллийный пилот, кто знает... ЗР

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ

(за три года при пробеге 59 000 км), руб.

ТО-15 000	10 000
ТО-30 000	10 000
ТО-45 000	12 000
Диски OZ Crono HT 17-дюймовые	30 000
Шины Nokian Hakkapeliitta 5	30 000
Колодки: передние – 2 комплекта, задние – 1 комплект	20 000
Помпа	5000
Сцепление	30 000
Замена прокладок головок блока, помпы	40 000
Замена роликов и натяжителя ГРМ	7000
ИТОГО:	**194 000**

На «Импрезе» удобно и кататься, и возить.

Нынешняя «Импреза»-хэтчбек на фоне предшественниц смотрится эдакой скромницей, но ведь в тихом омуте...

ЖИЗНЬ ПОСЛЕ СМЕРТИ

Яркие моменты из биографии чешской машины, намотавшей в шинных тестах нашей тольяттинской группы почти 160 тысяч километров, вспоминает **Сергей Мишин**.

SKODA OCTAVIA

- Изготовитель – Skoda, Чехия
- Год выпуска – 2005-й
- В парке ЗР – с мая 2005 года
- Пробег – 156 000 км
- Предыдущие публикации в журнале – 2005, № 12; 2006, № 6

Принимал «Шкоду» под свою опеку с особым трепетом – как-никак, первая иномарка в «шинном» хозяйстве. И несмотря на уготованную ей нелегкую жизнь, почему-то чувствовал уверенность в том, что служить она будет безотказно.

Работа предстояла сезонная: по три авральных месяца зимой и летом, с некоторой расслабухой в межсезонье. Но особых проблем, за исключением рукотворных, «Октавия» нам не доставила.

Подвеска с «российским пакетом» наделила машину приличным клиренсом, что не раз пригодилось в жизни. Но все равно приходилось помнить о большом переднем свесе, и перед «плавными» ямами мы снижали скорость, чтобы по инерции не чиркнуть бампером о другой «берег». Кроме того, у приподнятой подвески коротковат ход отбоя, что иногда приводило к отрыву колес от дороги.

ИСТОРИЯ ДЕТСКИХ БОЛЕЗНЕЙ

Первый дефект-пустячок проявился сразу: перестал работать один из полутора десятков светодиодов третьего стоп-сигнала. Деталь поменяли по гарантии.

Следующий конфуз случился весной. Наружные ручки дверей забились грязью и стали прикусывать в открытом положении. Одновременно флажок замка капота решил спрятаться в решетке радиатора. Лечили беды опрыскиванием «вэдэшкой» с последующей разминкой.

Вылетевший из-под колес встречной машины камень оставил на стекле щербину – прямо перед носом водителя. Небольшая, но надоедливая: весь день маячит перед глазами. В мастерской всего за 200 рублей ее замаскировали – дефект стал совершенно незаметен.

Следующий, 2006 год прошел без проблем. При –35 °С мотор (BGU, 1,6 л, 102 л.с.) оживал почти мгновенно, прогревался за считаные минуты, и тут же начинала работать печка. Вот только нагреть огромный салон в такие морозы непросто – пассажиры заднего сиденья оттаивали лишь спустя полчаса. Массивные средние стойки мешают теплому воздуху обдувать стекла задних дверей, поэтому те покрываются инеем.

В зоне остановки щеток охотно скапливался снег, смерзался и мешал работе стеклоочистителей. Убрать его оттуда непросто. В задней части кузова еще одна зона повышенного внимания: снег набивается в щель по периметру двери задка и, стоит ее открыть, сыпется на сиденье и полку.

СГЛАЗИЛ

Как-то в разговоре один из моих начальников заметил: «Уже десять лет работаете, а ни одну машину не разложили. Я тут с иностранными шинниками общался, так они в среднем каждые три года машину подводят под списание». А через несколько дней я уже звонил шефу: «Мы всё наверстали... Машина разбита». Во время очередного теста «Шкода» улетела со скользкой дороги, перевернулась, встала на колеса и приложилась бочиной об забор. Кузов как из-под кувалды, но, удивительное дело, все стекла, кроме заднего, уцелели. И на «каскадерах» ни царапины!

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ SKODA OCTAVIA (0–156 000 км), руб.

Покупка автомобиля	580 000
Комплектование: коврики, «Набор автомобилиста», «музыка», щетки, аптечка, поперечины на крышу	19 200
Технические жидкости: незамерзайка и очищающая присадка в бак	6200
Бензин А95 (средний расход 9 л/100 км, средняя цена в 2005–2012 гг. – 18 руб./л)	257 700
Плановые ТО (после окончания гарантии проводили самостоятельно)	65 200
Расходники: лампы, свечи, тормозные колодки и диски, щетки стеклоочистителя	15 500
Ремонт и замена: АКБ, бензонасос, личинки замков дверей, ремень ГРМ, клапан рециркуляции, рулевые тяги и наконечники, рулевой механизм	75 600
Ремонт кузова	425 000
Цена продажи	180 000
ИТОГО	**1 264 400**
Стоимость 1 км пробега	**8,11**

590-литровый багажник с огромным зевом – одно из главных достоинств «Октавии».

Между сиденьями есть удобный ящичек для «товаров в дорогу».

Заедающую ручку лечили периодическим опрыскиванием «вэдэшкой».

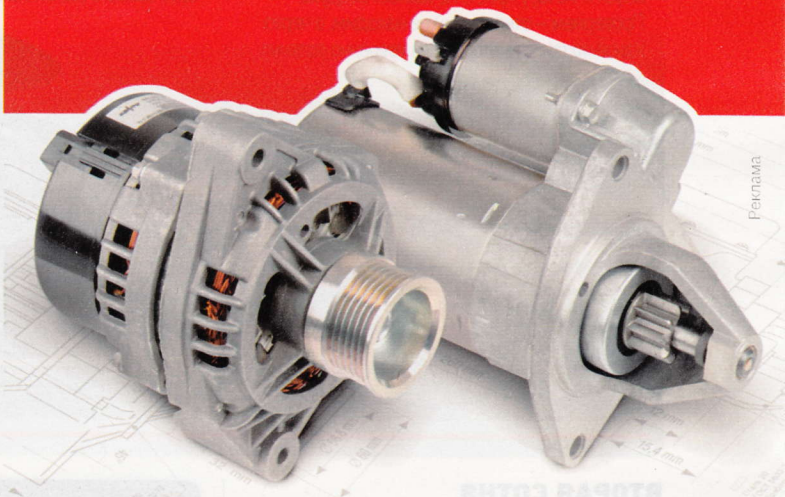
Подсчитали по первым прикидкам, что восстановление обойдется в 200–250 тысяч, и ввязались в ремонт. Но в процессе, как обычно, выяснилось, что эта сумма далеко не окончательная. В общем, набежало более 400 тысяч! Проще было продать машину как есть, добавить столько же и купить новую. Но в это время в редакционном гараже появилась свеженькая «Шкода» калужской сборки, и нашу хромоножку сняли с эксплуатационных испытаний. Однако ярмо шинного тестера она несла до последних дней.

На правах рекламы

КЗАТЭ

www.katek.ru

«Завод имени А.М.Тарасова»



Реклама

Сила старта, энергия движения

- Лидер российского рынка автомобильного электрооборудования – стартеры и генераторы.
- Ведущий поставщик на конвейеры АвтоВАЗ, ГАЗ, МАЗ, ЯМЗ, ЗМЗ.
- Гарантия качества от производителя.
- Золотая медаль «Знак качества XXI век».
- Сертификат международной системы качества ISO 9001:2008.

TADEM
ГРУППА КОМПАНИЙ
www.tadem.ru

ЛЕДОВЫЕ ЗАБАВЫ

В 2009 году тесты зимних шин проходили в Финляндии, и наша «Шкода» отправилась за Северный полярный круг. Не дожидаясь предписанного срока, очередное обслуживание провели чуть раньше. За исключением одной операции: свечи решили поменять по дороге.

Выехали из Тольятти в 35-градусный мороз, а уже под Сызранью, когда температура приблизилась к –40 °С, машина неожиданно стала терять мощность. Думали, обледенел впуск и мотору просто не хватает воздуха. Проверяем – отклонений не находим, а через какое-то время мотор вновь уверенно потянул машину. Но через полчаса история повторяется: мощность падает, мы можем двигаться только на второй передаче и на среднем газу. Грешим на бензин и доливаем из канистры заведомо кондиционный. Вновь движок ожил, и вновь ненадолго. Никаких версий о причине не родилось, и от безысходности решаем заменить свечи новыми. На морозе работа идет споро – кому охота примерзнуть к быстро остывающему железу! Через 15 минут машина полетела птицей, забыв о былой нехватке мощности.

Электроды отслуживших свечей выглядели почти как новые, разве что чуть отдавали розоватым. Видимо, по этому розовому налету (похоже на ферроцен) и происходила утечка тока. Новые свечи и бензин успешно решили проблему

P.S. *А в заполярном Ивало было всего-то минус пять. Стоило ли за этим «морозом» ехать три тысячи верст!*

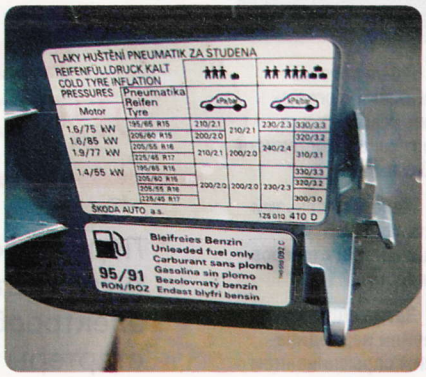
ВТОРАЯ СОТНЯ

При обслуживании меняли только расходники. К 100 тысячам холодный двигатель начал посвистывать, но по мере прогрева звук исчезал. Виновником оказался клапан рециркуляции, – его заменили, и свист пропал.

После 120 тысяч пришлось менять личинку замка водительской двери, – машина была без дистанционного пульта, дверь все время отпирали-запирали ключом. Чуть позже потребовали замены наконечники рулевых тяг. Из экономии купили неоригинальные: они втрое дешевле. Оказалось, подобная бережливость сродни лотерее. Правая тяга ходит без проблем, а левая, хоть и работала в менее тяжелых условиях, через 20 тысяч разболталась.

Ближе к 150 тысячам руль потяжелел и перестал возвращаться в «ноль» при выходе из поворота. Разбирать механизм дилер отказался – узел заменяется в сборе. Со встроенным ЭУРом он стоит более 30 тысяч. Решились разобрать сами. Внутри обнаружили следы воды, засохшую смазку и рейку с налетом ржавчины – вот причины повышенного трения в механизме. Вода попадала сквозь зачерствевшие торцевые уплотнения.

Хочешь не хочешь, а менять рулевой механизм все же пришлось. Оригинальный мы не нашли, взяли аналог уже следующего поколения – и были вынуждены докупить пучок проводов.



Производитель допускает применение 91-го бензина.

Ремонт, первоначально оцененный в 200–250 тысяч рублей, обошелся вдвое дороже.

Примерно тогда же отказал кондиционер. Суд знатоков приговорил: менять компрессор целиком. Но эта забота коснется, видимо, уже следующего владельца.

Посвистывает моторчик отопителя – говорят, это семейная болезнь «фольксвагенов». Заметно потерлись обод баранки и подлокотник водительской двери, а еще потрескался чехол рычага коробки. Зато сиденья сохранили форму и почти не просели. Немного затерлось ветровое стекло – бликует ночью во встречном свете. Потеряли былую яркость фары. Впрочем, и стекло, и фары можно отполировать, будут как новые. Стала пощелкивать подвеска – сайлентблоки амортизаторов и резинки стабилизатора свое отслужили. Аккумулятор заменили в начале шестой зимы, почувствовав угасающий задор в работе стартера. К этому же времени стали ухудшаться разгонная динамика и максимальная скорость – верные признаки падения мощности двигателя. Специалисты СТО категорически порекомендовали сменить бензонасос. И оказались правы!

Силовой агрегат трудится без нареканий: двигатель масло не ест, сцепление и коробка работают отлично. Наша «Октавия» вполне может прожить еще одну жизнь. И, может, ей повезет больше. Все-таки тестировать шины – тяжелая работа. ЗР

ПОЛГОДА ХОРОШЕЙ ПОГОДЫ

Какие шины мы сможем выбрать на предстоящий летний сезон, рассказывает **Сергей Мишин**.

Половина моделей-участниц нынешнего теста – новинки мировой шинной индустрии; тем не менее на первое место вышел старый знакомый – «Континенталь-КонтиПремиумКонтакт 2». Правда, модернизированный в 2011 году. Он наконец-таки обрел легкость качения, при этом сохранил лидерство в любимой дисциплине – эффективности торможения, причем и на сухом покрытии, и на мокром. Это удалось благодаря измененному составу резины протектора.

Менее полупроцента уступила лидеру новинка «Нокиан» – «Хакка Грин». Покупка этих шин более выгодна: соотношение цена/качество – 2,79 против 2,99 у «Конти».

Третье место заняла «Пирелли» с новой моделью «Чинтурато Р1». Компания продолжает наступление и на зимнем, и на летнем фронтах, доказывая, что итальянские шины годны не только для теплой погоды. Соотношение цена/качество 2,61 – наиболее привлекательное среди топовых шин.

Почти рядом оказались выступающие вне зачета более широкие и высокоскоростные «Тойо-Проксес T1R». Допущены к участию по причине высокой популярности среди «Лада»-драйверов. Модель-ветеран до сих пор способна конкурировать.

Четвертый результат показал «Мишлен-Энерджи Сейвер». Мы всегда отмечаем, что шины, набравшие 900 и более баллов,

очень хороши. Однако «Сейвер» понемногу теряет фору в топливной экономичности – конкуренты уже дышат в спину.

Рядом с 900-балльным барьером, замыкая первую пятерку, топчется «Бриджстоун» с далеко не новой моделью «Туранза». На пятки ему наступает «Хэнкук» с новинкой «Кинерджи Эко» – хороший знак для корейской компании.

Чуть выдерживая дистанцию, отделяющую «вторую линию», идет «Барум-Бриллантис 2». У него 877 баллов и привлекательное соотношение цена/качество – 2,51.

На восьмом месте – «второй» «Спорт» от «Кордианта» с неплохим результатом: 853 балла.

Девятая – «Иокогама А.драйв». Годы берут свое: конкуренцию она способна составить разве что следующей за ней парочке с весьма скромными способностями – «Кама-Евро 129» (цена/качество – 2,50) и «Премиорри Солазо» (соотношение цены и качества самое выгодное – 2,38).

11 место	10 место	9 место
Premiorri Solazo	**Kama Euro 129**	**Yokohama A.drive**
Место изготовления: **Украина**	Место изготовления: **Россия**	Место изготовления: **Филиппины**
Рисунок протектора: **направленный**	Рисунок протектора: **асимметричный**	Рисунок протектора: **симметричный**
Глубина рисунка протектора: **7,2–7,4 мм**	Глубина рисунка протектора: **6,1–6,9 мм**	Глубина рисунка протектора: **7,3–7,7 мм**
Твердость по Шору: **67/69 ед.**	Твердость по Шору: **74/76 ед.**	Твердость по Шору: **67/68 ед.**
Масса шины: **7,4 кг**	Масса шины: **7,3 кг**	Масса шины: **7,1 кг**
Средняя цена: **2000 руб.**	Средняя цена: **2100 руб.**	Средняя цена: **2200 руб.**
Соотношение цена/качество: **2,38**	Соотношение цена/качество: **2,50**	Соотношение цена/качество: **2,60**
Шины производятся с 2010 года, тогда же их начали продавать в России.	Дебют состоялся в 2008 году, в продаже с 2009 года.	Одна из самых старых моделей. Производится с 2006 года, в России продается с 2007-го.
Торможение на сухой и мокрой дороге не такое хорошее, как у остальных участников теста.	Торможение на сухой дороге ниже среднего, а на мокрой они совсем слабы, хуже только «Иокогама».	На сухой дороге тормозят слабо, практически наравне с «Барумом». На мокрой дороге еще хуже – уступают лидеру более 5 метров.
Заданный курс держат неплохо, но четко корректировать направление мешает пустой руль и задержки в реакциях.	На загородном шоссе не дают стабильности: машина слегка плавает из стороны в сторону, требуя постоянного подруливания.	На высокой скорости неплохо держат прямую, но четкости в перестроениях мешают задержки в реакциях.
Резко менять траекторию не стоит, лучше тормозить до полной остановки. Скорость успешного выполнения переставки низкая – как у «Бриджстоуна» и «Камы», она ограничена сносом на входе и заносом на выходе. Управление осложнено неинформативностью руля и значительными задержками в реакциях.	Резкое маневрирование на сухой дороге категорически противопоказано – при попытке выправить траекторию возможен отстреливающий занос, а поймать машину мешают «размашистый» руль и его низкая информативность.	Скорость экстремального маневрирования на сухой дороге средняя, машина послушна, но только до начала скольжений – сильный снос на входе либо занос на выходе.
На мокрой дороге безопасная скорость заметно снижается – ее ограничивает глубокий занос. Углы поворота баранки уменьшаются, но остаются все равно большими.	На мокрой дороге аналогичные маневры даются чуть проще, однако увеличенные углы поворота руля и рваное поведение (снос-занос) не позволяют назвать управляемость простой и понятной.	На мокром покрытии скорость значительно падает и становится самой низкой. Асфальт кажется намыленным, автомобиль резко и неожиданно срывается с траектории задней осью, норовя развернуться задом наперед.
Некомфортны – раздражающе гудят начиная с 50 км/ч. На трещинах вздрагивают, вибрируют на мелких неровностях.	Гудят в диапазоне 40–80 км/ч (с резонансным пиком при 60 км/ч), озвучивают неровности. Заставляют кузов вибрировать на мелочи и вздрагивать на средних дефектах покрытия.	По шуму замечаний нет. Жестко транслируют мелкие неровности, при скорости 40 км/ч добавляют вибрации.
Расход топлива средний при городской скорости, повышенный при 90 км/ч.	Катятся плохо, расход топлива повышенный.	Экономичны при городских режимах движения, средние при загородных.
Грунтовка допустима ограниченно.	По грунтовке двигаются уверенно.	По грунтовке двигаются уверенно.
Плюсов не отмечено.	**Плюсов не отмечено.**	**Низкий расход топлива при скорости 60 км/ч, тихие; средняя скорость выполнения экстремальных маневров на любом покрытии.**
Слабые сцепные свойства и сложная управляемость при резком маневрировании на любом покрытии, невысокий уровень комфорта.	**Слабые сцепные свойства и сложная управляемость при резком маневрировании на любом покрытии, повышенный расход топлива, невысокий уровень комфорта.**	**Слабые тормозные свойства на любом покрытии, сложная управляемость посуху, проблемная на мокрой дороге.**
840 баллов	**841** балл	**843** балла
Подойдут для неспешной езды по хорошим дорогам.	Приемлемы для неспешного движения по хорошим дорогам, не боятся грунтовок.	Подойдут для города и дальних поездок, проявят свои лучшие качества на сухой дороге.

	8 место	7 место
	Cordiant Sport 2 PS-501	**Barum Brillantis 2 82T**
Место изготовления	**Россия**	**Чехия**
Рисунок протектора	**асимметричный**	**асимметричный**
Глубина рисунка протектора	**7,7–7,9 мм**	**8,0–8,1 мм**
Твердость по Шору	**69/70 ед.**	**65/64 ед.**
Масса шины	**7,3 кг**	**6,6 кг**
Средняя цена	**2100 руб.**	**2200 руб.**
Соотношение цена/качество	**2,46**	**2,51**
Продается с 2010 года. В 2011-м серьезно модернизирована: изменены конструкция и состав смеси.	Производятся с 2008 года, состав резины модифицирован в 2010-м, в России продаются с весны 2011-го.	
Тормозят посуху хуже всех, но на мокрой дороге пытаются приблизиться к средним результатам.	По тормозным свойствам антипод «Кордианта». На сухой дороге тормозят весьма слабо, зато на мокрой результаты приближаются к средним.	
Хорошо держат заданное направление. Хорошо понятен «ноль» на руле; реакции на корректировку курса четкие.	Курс четкий. Корректировка и плавное перестроение без замечаний.	
При необходимости резкого маневра на сухой дороге работать рулем следует мягко, но избежать резкого заноса, скорее всего, не удастся.	Резко менять курс на сухой дороге не стоит. К чувству руля претензий нет, но поведение автомобиля оставляет желать лучшего: в занос машина срывается еще в начале маневра.	
На мокром покрытии скорость переставки самая высокая в группе, однако отстреливающий занос остается, не помогает даже вполне понятный руль.	На мокром покрытии напоминают «Каму»: те же скорость и занос, что и на сухой дороге. Вот только борьба с ним осложнена малой информативностью руля.	
Издают громкий шелест, при 30 км/ч переходящий в гул, озвучивают дорожные неровности. Потряхивают на средних и крупных колдобинах.	Комфортны – мягко и тихо катятся по дороге любого качества, гасят почти все дорожные неровности.	
Расход топлива средний при городской скорости, повышенный при 90 км/ч.	Экономичны при любых режимах движения.	
Грунтовка допустима ограниченно.	На грунтовке ведут себя очень неуверенно.	
Хорошая средняя скорость выполнения экстремальных маневров.	**Низкий расход топлива, высокий уровень комфорта, хорошая курсовая устойчивость.**	
Слабые тормозные качества на сухой дороге, неоднозначная управляемость при резких маневрах на любом покрытии, шумные.	**Слабые тормозные свойства на сухом покрытии, сложная управляемость при резком маневрировании на любом покрытии.**	
853 балла	**877** баллов	
Подойдут для города и дальних поездок.	Проявят свои лучшие качества в загородных поездках по дорогам с твердым покрытием.	

На правах рекламы

DENSO

Пора переходить на DENSO.

Есть только одна вещь, более мощная, чем наши свечи зажигания

DENSO - первый бренд, который выбирают ведущие производители автомобилей. Наши инновационные технологии, системы и компоненты вы можете найти в 9 из 10 автомобилей на дорогах; они тестируются ежедневно миллионами водителей во всем мире.

Присоединяйтесь к нам сегодня, чтобы получить все преимущества продукции оригинального качества. **Начни сотрудничество – зайди на сайт www.denso.ru.**

www.denso.ru

Driven by Quality

6 место	5 место	4 место
Hankook Kinergy Eco	**Bridgestone Turanza ER300**	**Michelin Energy Saver**
Место изготовления: **Венгрия**	Место изготовления: **Япония**	Место изготовления: **Россия**
Рисунок протектора: **асимметричный**	Рисунок протектора: **асимметричный**	Рисунок протектора: **асимметричный**
Глубина рисунка протектора: **7,3–7,6 мм**	Глубина рисунка протектора: **7,7–8,1 мм**	Глубина рисунка протектора: **7,7–7,8 мм**
Твердость по Шору: **67/66 ед.**	Твердость по Шору: **65/64 ед.**	Твердость по Шору: **65/65 ед.**
Масса шины: **7,6 кг**	Масса шины: **7,4 кг**	Масса шины: **6,6 кг**
Средняя цена: **2200 руб.**	Средняя цена: **2550 руб.**	Средняя цена: **2650 руб.**
Соотношение цена/качество: **2,46**	Соотношение цена/качество: **2,85**	Соотношение цена/качество: **2,93**
Новинка производства и продаж на российском рынке.	В России продаются с 2008 года.	Производится с 2008 года, с той поры модернизации не было.
В торможении хороши. На сухой дороге четвертый результат, на мокрой – третий, лучше, чем у более широких «Тойо».	По торможению на мокрой дороге делят четвертый и пятый результаты с «Тойо», хотя посуху – хуже средних.	Тормозные свойства средние и на сухой, и на мокрой дороге.
На высокой скорости отметим нечеткий «ноль» и запаздывающие реакции на корректировку.	К курсовой устойчивости на высокой скорости претензий нет. При плавной смене полосы досаждает легкое подруливание задней оси.	Четко держат заданный курс, понятный «ноль» способствует высокой информативности.
На сухой дороге при экстремальных маневрах скорость выше среднего, ограничена заносом. Мешают большие углы поворота руля, маневрировать приходится с опережением.	Скорость надежного прохождения переставки невысока. Крутить баранку приходится аккуратно, поскольку резкие рывки вызывают снос передка и потерю траектории. Утомляют повышенные углы поворота руля.	На сухой дороге скорость переставки средняя, ограничена небольшим заносом. Особенность шин – они более покладисты, если работать рулем плавно.
На мокрой дороге скорость успешного перестроения практически не снижается. Управление проще и понятнее, хотя занос в пределе и завышенные углы на руле остаются.	На мокром покрытии скорость маневрирования снижается – ее ограничивает легкий занос. Но поведение автомобиля становится более понятным, а углы поворота руля уменьшаются до приемлемых.	На мокром асфальте скорость немного снижается, но и только. Разве что занос становится чуть глубже.
Гудят протектором, а на скорости 80 км/ч и выше характером шума напоминают зубастые вездеходные покрышки. Жесткие на любых неровностях.	Недостаточно комфортны. Издают гудящий шум в городских режимах. Жестко передают на кузов трещины, швы и другую дорожную мелочь.	Катятся почти бесшумно, меняя тональность шуршания на асфальте разного качества. Мелкие дорожные неровности и стыки проходят жестковато.
Экономичны в городских режимах движения, средние в загородных.	Расход топлива повышен при любой скорости.	Экономичны при любой скорости. Впрочем, «Барум», «Пирелли», «Нокиан» и «Конти» им почти не уступают.
На грунтовку лучше не съезжать.	Грунтовка допустима ограниченно.	По грунтовке двигаются уверенно.
Очень хорошие тормоза и высокая скорость при выполнении экстремальных маневров.	**Хорошие тормоза и понятная управляемость на мокрой дороге.**	**Экономичные, тихие, хорошая курсовая устойчивость, стабильная управляемость.**
Сложная управляемость на сухой дороге, низкий уровень комфорта.	**Повышенный расход топлива, жесткие.**	**Незначительные замечания относительно управляемости при экстремальных маневрах и плавности хода.**
895 баллов	**896** баллов	**904** балла
Подойдут для города и загородных режимов на дорогах с хорошим покрытием.	Подойдут для города и загородных режимов на дорогах с хорошим покрытием.	Экономичны, стабильны и вполне комфортны.

Вне зачета (195/55R14)	3 место
Toyo Proxes T1R 82V	**Pirelli Cinturato P1**
Место изготовления **Япония**	Место изготовления **Турция**
Рисунок протектора **направленный**	Рисунок протектора **асимметричный**
Глубина рисунка протектора **8,0–8,3 мм**	Глубина рисунка протектора **7,6–7,9 мм**
Твердость по Шору **65/63 ед.**	Твердость по Шору **67/66 ед.**
Масса шины **7,5 кг**	Масса шины **7,4 кг**
Средняя цена **3600 руб.**	Средняя цена **2400 руб.**
Соотношение цена/качество **3,96**	Соотношение цена/качество **2,61**
На российском рынке продается с 2005 года.	Новинка российского рынка.
Тормозят очень уверенно, на сухой дороге лучше останавливаются лишь «Конти». На мокрой результаты уже не столь хороши – три шины, более узкие, останавливаются лучше.	Тормозят на сухом асфальте очень хорошо: третий результат. На мокром – удовлетворительно: шестой результат.
На высокой скорости держат дорогу лучше остальных. Четко выраженный «ноль», информативный руль и мгновенные реакции.	По плаванию в пределах полосы похожи на «Каму». При плавной смене полосы подруливает задняя ось, осложняя четкость проведения маневра и держа водителя в постоянном напряжении.
На сухой дороге успешная скорость при сложном маневре равна мишленовской. Первая реакция на действия рулем очень четкая, поведение машины понятное – легкий снос на входе и занос на выходе.	Рекордсмен теста в скорости переставки на сухой дороге: плотный, понятный руль и... легкий подправляющий занос, с которым не надо бороться.
На мокрой дороге поведение автомобиля при маневре несколько размазывается, углы на руле становятся чуть больше. Скорость, как и посуху, ограничена сносом в начале и заносом в конце.	На мокром асфальте скорость тоже высока, ограничена небольшим, легко исправляемым заносом. Руль понятен, реакции автомобиля четкие, как на сухом покрытии.
Шуршат протектором, наиболее громко на скорости от 40 до 70 км/ч. Жестковаты на мелких дорожных неровностях, но вибрации от дороги не передают.	Катятся тихо, но встряхивают машину на выпуклых неровностях больше, чем ожидаешь.
Потребление топлива повышенное при любой скорости, что закономерно для широких шин.	Экономят топливо и при городских, и при загородных скоростях.
Грунтовки не боятся.	По грунтовке двигаться можно, но без желаемой уверенности.
Отличные тормозные свойства посуху, хорошая курсовая устойчивость.	**Хорошие тормозные качества на сухом покрытии, низкий расход топлива, стабильная управляемость.**
Незначительные замечания касательно управляемости при экстремальных маневрах, а также шума, повышенный расход топлива.	**Нечеткий курс, небольшие замечания по плавности хода.**
910 баллов	**919** баллов
Проявят свои лучшие качества в загородных режимах движения, не спасуют в городе и на грунтовке.	Проявят свои лучшие качества в городских и пригородных режимах на дорогах с твердым покрытием.

На правах рекламы

DENSO

Пора переходить на DENSO.

Есть только одна вещь, более мощная, чем наши свечи зажигания

DENSO - первый бренд, который выбирают ведущие производители автомобилей. Наши инновационные технологии, системы и компоненты вы можете найти в 9 из 10 автомобилей на дорогах; они тестируются ежедневно миллионами водителей во всем мире.

Присоединяйтесь к нам сегодня, чтобы получить все преимущества продукции оригинального качества. **Начни сотрудничество – зайди на сайт www.denso.ru.**

www.denso.ru

Driven by Quality

2 место	1 место
Nokian Hakka Green	**Continental ContiPremiumContact 2**
Место изготовления: **Россия**	Место изготовления: **Португалия**
Рисунок протектора: **асимметричный**	Рисунок протектора: **асимметричный**
Глубина рисунка протектора: **7,6–7,8 мм**	Глубина рисунка протектора: **8,0–8,6 мм**
Твердость по Шору: **69/68 ед.**	Твердость по Шору: **74/73 ед.**
Масса шины: **6,9 кг**	Масса шины: **7,0 кг**
Средняя цена: **2600 руб.**	Средняя цена: **2800 руб.**
Соотношение цена/качество: **2,79**	Соотношение цена/качество: **2,99**
Модель продается в России с 2011 года.	Шины выпускаются с 2008 года, последний раз модифицированы в 2011-м.
По торможению на сухой дороге входят в первую пятерку, на мокрой – второй результат.	Рекордсмены теста в торможении на сухой и мокрой дороге.
Хорошая курсовая устойчивость, плотный, понятный руль, четкие реакции.	«Ноль» на руле при высокой скорости излишне широк, а реакции на подруливания в этой зоне слегка запаздывают. С увеличением углов поворота руля усилие возрастает неприятно резко.
Экстремальные маневры на сухой дороге можно выполнять на высокой скорости, которую ограничивает мягкий занос. Руль понятен, реакции автомобиля моментальные.	Экстремальных маневров на сухой дороге не боятся: скорость прохождения высока, поведение понятное (мягкий, вправляющий занос), реакции четкие. Особенность шин – улучшение поведения по мере прогрева.
На мокром покрытии скорость переставки остается высокой. Поведение машины – плавный занос в пределе и очень точный руль.	Переставка на мокрой дороге – самая быстрая в тесте. Как и на сухой, ограничивается плавным заносом. Но к рулежке есть замечания – великоваты углы поворота руля.
Катятся тихо, но дорожные стыки и мелкие неровности передают на кузов жестко.	Комфортны – при качении издают лишь легкий шелест, усиливающийся на грубом асфальте. К плавности хода претензий нет.
Экономят топливо при любой скорости, соперничая с лидерами в этой номинации.	Катятся легко, экономят топливо в любых режимах.
Грунтовка допустима.	Грунтовка допустима.
Очень хорошее торможение на мокрой дороге, низкий расход топлива, хорошая курсовая устойчивость, стабильная управляемость.	**Отличные тормозные свойства, низкий расход топлива, высокий уровень комфорта.**
Незначительные замечания по плавности хода.	**Незначительные замечания по курсовой устойчивости и управляемости на мокрой дороге.**
932 балла	**935** баллов
Баланс высокого сцепления, стабильности поведения и топливной экономичности.	Баланс высокого сцепления, комфорта и топливной экономичности.

ПЯТНАДЦАТЬ ЛЕТ

...работает с шинами наша тест-группа. За это время она откатала более 600 летних и зимних комплектов. Начинали с семи комплектов 13-дюймовых зимних шин. Чуть позже освоили летние тесты. С тех пор результаты традиционно публикуем в начале весны и осени, когда читатели думают о сезонной обновке. Сами же тесты, мероприятие не быстрое и весьма трудоемкое, проводим годом раньше.

Со временем к массовой вазовской размерности добавили иномарочную – 195/65R15, «тринадцатые» шины уступили место «четырнадцатым», а «пятнадцатые» – «шестнадцатым».

Обычно тесты проводим на полигоне АВТОВАЗа, но приходилось работать и на многих других, по всему миру – от финского Заполярья до Южной Африки и Новой Зеландии: когда у нас лето, там зима.

Установлены тесные связи с техническими специалистами компаний Continental, Michelin, Nokian, Pirelli, Goodyear, Bridgestone, Hankook, СИБУР. Эти контакты позволяют быть в курсе современных методов тестирования шин с использованием новейшей измерительной техники.

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ

Шины 185/60R14	Тормозной путь (100–5 км/ч) на сухом асфальте		Тормозной путь (80–5 км/ч) на мокром асфальте		Скорость переставки на сухом асфальте		Скорость переставки на мокром асфальте		Расход топлива на V передаче при 60 км/ч		Расход топлива на V передаче при 90 км/ч	
	м	Баллы	м	Баллы	км/ч	Баллы	км/ч	Баллы	л/100 км	Баллы	л/100 км	Баллы
1 Continental CPC 2	39,1	160,0	24,6	180,0	69,3	138,2	69,0	160,0	4,1	50,0	5,5	60,0
2 Nokian Hakka Green	41,0	152,6	25,4	174,3	69,5	138,6	68,9	159,8	4,1	50,0	5,5	60,0
3 Pirelli Cinturato P1	40,5	154,5	26,3	168,4	70,2	140,0	68,7	159,3	4,1	50,0	5,5	60,0
4 Michelin Energy Saver	41,3	151,5	26,7	165,8	68,3	136,2	67,7	157,0	4,1	50,0	5,5	60,0
5 Bridgestone Turanza ER300	41,7	150,0	26,1	169,7	67,6	134,8	66,0	153,0	4,3	47,7	5,7	57,9
6 Hankook Kinergy Eco	40,7	153,7	25,7	172,3	68,9	137,4	68,8	159,5	4,1	50,0	5,6	58,9
7 Barum Brillantis 2	43,3	144,5	27,7	159,9	68,6	136,8	66,2	153,6	4,1	50,0	5,5	60,0
8 Cordiant Sport 2(PS-501)	44,5	140,6	28,6	154,8	68,6	136,8	67,3	156,1	4,2	48,8	5,7	57,9
9 Yokohama A.drive	43,2	144,8	30,2	146,6	68,4	136,4	64,7	150,0	4,1	50,0	5,6	58,9
10 Kama Euro 129	42,6	146,9	29,4	150,6	67,6	134,8	66,2	153,5	4,3	47,7	5,7	57,9
11 Premiorri Solazo	43,5	143,8	28,9	153,2	67,8	135,2	65,2	151,2	4,2	48,8	5,7	57,9
вне Toyo Proxes T1R зач.(195/55R14)	39,6	158,0	26,1	169,7	68,3	136,2	67,2	155,8	4,3	47,7	5,7	57,9
Коэффициент значимости		16		18		14		16		5		6
	40 42 44		25 30		67 68		71 65		70 4		4,5 5,5	6

Примечание. ▬ – *лучший результат.*

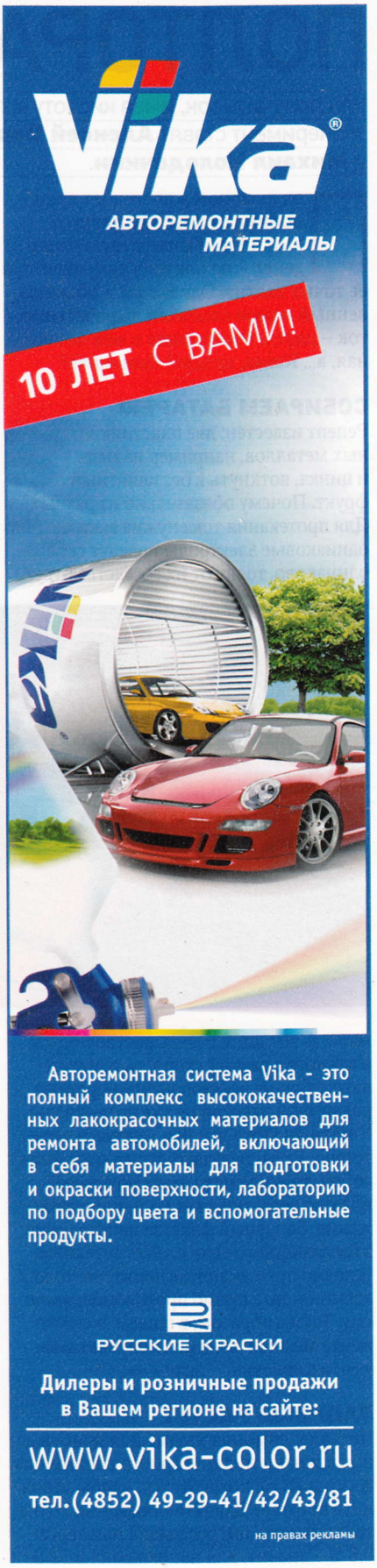
ТАБЛИЦА ЭКСПЕРТНЫХ ОЦЕНОК

Шины	Управляемость		Курсовая устойчивость на прямой	Комфорт		Проходимость
	на сухом асфальте	на мокром асфальте		Внутренний шум	Плавность хода	
1. Continental CPC 2	8/48	7/56	7/35	8/24	8/24	7
2. Nokian Hakka Green	8/48	8/64	8/40	8/24	7/21	7
3. Pirelli Cinturato P1	8/48	8/64	6/30	8/24	7/21	6
– Toyo Proxes T1R (195/55R14)	7/42	7/56	9/45	7/21	7/21	7
4. Michelin Energy Saver	7/42	7/56	8/40	8/24	7/21	7
5. Bridgestone Turanza ER300	7/42	8 / 64	7/35	7/21	7/21	6
6. Hankook Kinergy Eco	6/36	7/56	7/35	6/18	6/18	5
7. Barum Brillantis 2	6/36	6/48	8/40	8/24	8/24	5
8. Cordiant Sport 2 PS-501	6/36	6/48	7/35	6/18	7/21	6
9. Yokohama A.drive	6/36	5/40	7/35	8/24	7/21	7
10. Kama Euro 129	6/36	6/48	6/30	6/18	6/18	7
11. Premiorri Solazo	6/36	6/48	6/30	6/18	6/18	6
Коэффициент значимости	6	8	5	3	3	вне зачета

Выражаем признательность шинным компаниям, предоставившим на тест свою продукцию, а также сотрудникам полигона ДТР АВТОВАЗа и тольяттинской компании «Волгашинторг» за техническую поддержку.

Тест-группа «За рулем»: Сергей МИШИН (руководитель), Антон АНАНЬЕВ, Вадим КОРАБЛЕВ, Юрий КУРОЧКИН, Евгений ЛАРИН, Антон МИШИН, Андрей ОБРАЗУМОВ, Валерий ПАВЛОВ и Дмитрий ТЕСТОВ.

На правах рекламы



Смотрите на iPad:
как добывали электричество

ПОЛТОРА ЛИМОНА

Как получить ток, имея кислоту и пару электродов? Очередной эксперимент ставят **Алексей Воробьев-Обухов** и **Михаил Колодочкин**.

Под лимоном в последнее время понимают вовсе не цитрусовый плод, а аппетитную пачку денег – на покупку аккумулятора ее точно хватит. Однако же и обыкновенный лимон способен вырабатывать ток – даром что кислота в нем не серная, а... Какая, кстати? Лимонная?

СОБИРАЕМ БАТАРЕЮ

Рецепт известен: две пластинки из разных металлов, например из меди и цинка, воткнуть в беззащитный фрукт. Почему обязательно из разных? Для протекания тока нужна асимметрия: одинаковые электроды поведут себя одинаково, толку от их соседства будет мало. А вот цинк и медь растворяются в кислоте с разной скоростью, и соответствующие электроды приобретают различные электрические потенциалы. У меди он ниже, к ней и двинутся электроны. Если соединить пластинки между собой, то вольтметр, подключенный в такую цепь, покажет наличие напряжения. Забавный факт: за направление электрического тока в электротехнике условно принимают не движение толпы электронов, а прямо противоположное ему. Таким образом, в нашем эксперименте медный электрод получает знак «+», а цинковый – знак «–».

ЗАПРОСЫ РАСТУТ

Четырех лимонов хватит для пробуждения к жизни индикаторного светодиода. А сколько их потребуется, чтобы крутануть стартер? Давайте прикинем. Испытанный нами цитрус выдал примерно 0,8 В – значит, для напряжения в 12 В понадобится 15 лимонов, включенных один за другим. И всё бы хорошо, но ток, рождаемый одним, даже самым «сильным» лимончиком, составляет от силы 1 мА! Чтобы выжать хотя бы сотню ампер, нужно увеличить число плодов в сто тысяч раз – получается полтора миллиона лимонов. Неудивительно, что под капотами вместо ящиков с цитрусовыми обосновались свинцовые аккумуляторы.

Электроды свинцового аккумулятора тоже разные: отрицательный сделан из порошкообразного свинца, а положительный – из пасты его двуокиси. Они погружены уже не в мякоть лимона, а в раствор серной кислоты – электролит. По мере разряда оба электрода постепенно становятся одинаковыми, превращаясь в так называемый сульфат свинца $PbSO_4$, потребляя серу из электролита, чья плотность уменьшается. С течением времени он всё ближе к дистиллированной воде. Когда оба электрода станут одинаковыми, никакого тока из аккумулятора уже не выжмешь (как и из лимона с двумя одинаковыми пластинками внутри).

Скромная энергетика лимонной батареи компенсируется внешностью и запахом.

Чтобы зарядить аккумулятор, к нему подключают внешний источник электроэнергии. Происходит обратный процесс: сера возвращается в электролит, а оба электрода постепенно восстанавливаются до первоначального состава. Но лимон так не подзарядить.

Конечно, все описанное – сильно упрощенная модель современной батареи. Для придания ей вибростойкости, долговечности, снижения саморазряда в свинцовый сплав вводят небольшие количества сурьмы, кальция, ряд других присадок. Очень важна чистота электролита: даже ничтожные примеси меди и особенно железа резко ускоряют саморазряд, поэтому воду из-под крана доливать никак нельзя.

Так называемые кальциевые аккумуляторы – по сути, те же свинцовые, но с небольшой добавкой упомянутого металла. Их преимущества: очень низкий саморазряд (это позволяет хранить на складах уже залитые и готовые к работе батареи) и меньшая склонность к выкипанию электролита при зарядке (аккумулятор становится практически необслуживаемым).

ЭТО ПРИГОДИТСЯ

На морозе химические процессы замирают, поэтому батарея не только хуже отдает ток, но и отказывается принимать заряд. Отсюда и неожиданные отказы крутить стартер: если поездки кратковременны, электролит не успевает прогреться – заряд не восстанавливается. При этом генератор работает исправно, но красная лампочка отсутствия зарядки не загорается. Еще одна зимняя особенность. Помните, мы говорили о падении плотности электролита и превращении активной массы электродов в сульфат свинца? И то и другое увеличивает внутреннее сопротивление аккумулятора – при большой нагрузке изрядная часть вольтов останется в батарее, а не пойдет на стартер.

Что еще стоит знать о стартерных батареях? Во-первых, никогда не допускайте глубокого разряда. Это приведет к необратимой сульфатации пластин – при заряде большая их часть так и не восстановится до исходного состояния, что равноценно потере емкости. Такая батарея вроде бы заряжается, выдает 12,6 В, но накапливает при этом так мало энергии, что ее может не хватить даже на однократный пуск.

А слабо поставить на машину мощную батарею – от танка? Если она, конечно, влезет. Эффект будет скромным: при коротких зимних поездках такой аккумулятор все равно мало-помалу разрядится, разве что позже штатного. В заряженном состоянии он, конечно, сможет дольше крутить стартер. Но это нужно лишь тем, у кого машина неисправна: то ли свечи заливает, то ли искры нет... Обладателям же мощной «музыки» лучше озаботиться подбором генератора, соответствующего энергопотреблению: в нормальном режиме именно он обеспечивает всех потребителей, а вовсе не батарея!

Лимоны же оставим для чаепития. Каждый должен заниматься своим делом. ЗР

ПРОМОКАШКИ

В слякотную погоду под ногами начинает хлюпать занесенная с улицы влага. Для борьбы с ней придумали впитывающие коврики. Их реальную эффективность оценили **Алексей Воробьев-Обухов** и **Михаил Колодочкин**.

Смотрите на iPad: снеговик против коврика

Вода в салоне – это плохо. Страдают кузов, обувь да и безопасность: запотевают стекла. И справиться с этим удается порой лишь с помощью кондиционера. В народе популярен самый простой способ удаления (а точнее, связывания) влаги: бросить под ноги пачку газет. Намокли – выкинул и положил сухие. Понятно, что влаговпитывающие коврики выглядят куда эстетичнее, но оправдывают ли они свое название?

Мы приобрели с десяток разных «промокашек» и проверили, сколько кружек воды они способны «проглотить», пока не протекут насквозь или вода не выступит сверху. Компанию им составили упомянутые газеты и... пеленки: принцип тот же. Итоги наших опытов – в фотогалерее. Образцы разложены в художественном беспорядке.

«Супер коврик», комплект из 2 шт.

Заявленный производитель	ООО «Верона С», Россия
Ориентировочная цена	170 руб.

Размер 50 × 39 см, заявлены как одноразовые, но ничто не мешает слегка отжать их и высушить. Впитали по полторы кружки воды и промокли насквозь. Достаточно жесткие, под ногами не елозят.

«Автоковрик», комплект из 2 шт.

Заявленный производитель	ООО «Технофарм», Россия
Ориентировочная цена	70 руб.

Размер 60 × 55 см, одноразовые; верхний слой пропускает влагу внутрь, нижний должен задерживать. Но, впитав по две кружки воды каждый, протекли. Мягкие, легко сбиваются в комок, и ноги выдавливают воду на пол.

«Коврик влаговпитывающий», комплект из 2 шт.

Заявленный производитель ООО «Технофарм», Россия
Ориентировочная цена 60 руб.

Размер 60 × 40 см, одноразовые. Верхний слой пропускает влагу внутрь, нижний задерживает. Впитали по две с половиной кружки воды. Мягкие, быстро сбиваются в подобие тряпки, вода из которой выдавливается.

Автомобильный коврик Sapfire Professional, комплект из 2 шт.

Заявленный производитель ИП Климов Д. В., Россия
Ориентировочная цена 80 руб.

Размер 43 × 34 см, хотя заявлено 45 × 35 см. Одноразовые, верхний слой в теории пропускает влагу внутрь, но на практике вода скатывается с него шариками, подобно ртути. В итоге не впитали ничего! Коврики жесткие, но бесполезные.

«Автопамперс», 1 шт.

Заявленный производитель ООО «Диспо Текст», Россия
Ориентировочная цена 285 руб.

Размер 50 × 40 см. Многоразовый. Верхний решетчатый слой пропускает влагу, нижний водонепроницаем. Впитал две с половиной кружки воды. Коврик жесткий, не скользит. После намокания воду можно слить через угол, а коврик высушить.

Коврик для сбора влаги «Зебра», комплект из 4 шт.

Заявленный производитель «Зебра», Россия
Ориентировочная цена 200 руб.

Размеры – 42 × 36 и 36 × 28 см. Многоразовые. После намокания можно отжать и высушить. Больший коврик впитал всего полкружки воды и протек. Коврик плотный, не скользит и не сбивается, но все же лучше его как-то пришпилить.

«Автоковрик» ламинированный для салона и багажника, 1 шт.

Заявленный производитель ООО «Верона С», Россия
Ориентировочная цена 210 руб.

Размер 120 × 100 см. Многоразовый. Можно вырезать в нужный размер. Участок размером 60 × 50 см впитал кружку воды. Достаточно жесткий и нескользящий. После намокания можно выжать воду, просушить и почистить.

Seni Soft, пеленки впитывающие для больных, комплект из 5 шт.

Заявленный производитель TZMO SA, Евросоюз
Ориентировочная цена 95 руб.

Размер пеленок 90 × 60 см, но бывают и меньше. Одноразовые, верхний слой пропускает влагу, нижний задерживает. Впитали две с половиной кружки воды. Пеленки очень мягкие, быстро теряют форму и комкаются, возвращая воду на пол.

«Антислякоть», комплект из 4 шт.

Заявленный производитель ООО «Си Айрлайд», Россия
Ориентировочная цена 50 руб.

Размер 30 × 21 см, многоразовые. Впитали по полкружки воды, но и обещанная «емкость» было лишь немногим большей – 200 мл. Коврики очень маленькие (так и хочется сказать: для мотороллера). Можно отжать, просушить и использовать повторно.

«Автоковрик», комплект из 5 шт.

Заявленный производитель ООО «Технофарм», Россия
Ориентировочная цена 165 руб.

Размер 60 × 55 см, одноразовые. Верхний слой пропускает влагу внутрь, нижний задерживает. Впитали по две с половиной кружки воды. Мягкие, легко комкаются, и вода под ногами выдавливается на пол. Зато имеются зажимы против сползания.

Пачка газет

Заявленный производитель Россия
Ориентировочная цена бесплатно (после прочтения)

Одноразовые. Размер зависит от того, как сложить. Пачка из трех газет впитала кружку воды. Бумага, особенно намокшая, легко сбивается и рвется. Об эстетике речь не идет. Но зато, если вовремя выкидывать и заменять, пресса способна осушить пол.

ЧЕМ ЗАПИТЬ БЕНЗИН?

Что делать, если случайно на дороге «схватил» бодягу вместо бензина, и могут ли помочь горю разного рода присадки, выясняют **Михаил Колодочкин** и **Александр Шабанов**.

Под конец прошлого года российским автомобилистам оказали медвежью услугу, предложив убрать из технического регламента на автомобильные топлива (и так крайне ограниченного) требования к октановому числу. Об этом мы уже писали, предрекая начало полного бардака в топливной отрасли страны.

Напомним результаты недавней экспертизы бензинов (ЗР, 2011, № 11): из шести образцов «Премиум-95» лишь два были полностью кондиционными, а один и вовсе оказался недоделанным «восьмидесятым». Но сделать с веселыми торговцами ничего нельзя: формально и эта бодяга является нормальным бензином, соответствующим требованиям регламента. Что же делать утопа... простите, заправляющимся? Помогать себе самостоятельно.

ВЛИПЛИ!

Итак, ситуация, многим знакомая. На табло проснулась лампочка резерва топлива, а по обочинам вместо фирменных заправок – только «Пупкин-Ойл». Перекрестившись, заправились – но не повезло. Мотор стал тупить, дергаться и тихо умирать. Или радостно «зазвенел пальцами» при нажатии акселератора...

Подвоха от некачественного бензина можно ждать с трех сторон. Во-первых, у него низкая детонационная стойкость из-за несоответствия реального октанового числа (ОЧ) требованиям двигателя. Отсюда – детонация, падение мощности, а далее прогоревшие клапаны и поршни, разрушенные перемычки канавок под кольца, задранные подшипники.

Во-вторых, вредит большое количество смол и вообще – нехороший состав, ухудшающий качество сгорания. Из-за него быстрее загрязняются впускная и топливная системы, а также камеры сгорания; растет расход топлива, мотор перегревается, а нейтрализатор преждевременно выходит из строя.

В-третьих, присутствие воды в топливе: она нарушает работу двигателя, зимой образует ледяные

пробки в топливной системе, ускоряет коррозию.

Согласно новой редакции регламента все это можно не контролировать. А нам пора спасаться. Самое правильное – слить бодягу из бака, вызвать эвакуатор и доехать на нем до нормальной АЗС. Еще можно позвонить начальнику и попросить его быстренько прислать секретаршу с канистрой хорошего бензина... Помечтали? А теперь вспомним, что в ближайшей автолавке витрина наверняка заставлена всяческими топливными присадками с обещанием не только повысить мощность, экономию, динамику, но заодно и победить все вышеперечисленные беды. География производителей – от России (что, в общем-то, понятно) до Европы и Штатов (неужто и там не изжиты проблемы с топливом?).

Что же, попробуем излечиться. Кстати, как принимать «лекарство»: до или после? Разберемся и с этим.

УНИВЕРСАЛЬНЫЕ

NOS Octane Booster Off-Road Formula, США

Ориентировочная цена	775 руб.
Рекомендуемая дозировка	355 мл/64 л
Стоимость обработки литра топлива	12 руб. 10 коп.

Обещано.
Для повышения мощности в условиях кроссовых гонок, а также для бездорожья.Поддерживает топливную систему в оптимальном состоянии, предотвращает коррозию, вытесняет влагу. Повышает ОЧ на 7 единиц. Содержит в составе вещества, создающие в сочетании с бензином плотную, насыщенную кислородом смесь.

Получено.
Мощность повысилась на 4%, расход снизился на 5%. Моющий эффект – средний. Увеличение ОЧ существенно меньше заявленного, но порог начала детонации вырос. Заметное увеличение времени удержания воды в объеме бензина после взбалтывания смеси. Насчет «плотной, насыщенной кислородом смеси» – странное утверждение. Повышает плотность смеси только наддув, а не присадки!

Общее впечатление.
Эффективная, но очень дорогая присадка на любителя. Из недостатков – небольшое увеличение выхода остаточных углеводородов. Обычно такое бывает при добавлении октаноповышающих компонентов, тормозящих процесс сгорания.

ТОТЕК-УМТ. Усилитель моторного топлива, Россия

Ориентировочная цена	200 руб.
Рекомендуемая дозировка	500 мл/100 л
Стоимость обработки литра топлива	2 руб.

Обещано.
Увеличивает КПД, мощность, крутящий момент до 7%; дает снижение расхода топлива до 5%; защищает клапаны и форсунки от нагара; очищает свечи от отложений ферроцена; снижает вредные выбросы CO, CH, NO_x; защищает двигатель от детонации, уменьшая чувствительность к ОЧ; удаляет влагу. Использованы нанотехнологии управления горением.

Получено.
Практически всё подтверждается: снижение расхода топлива даже чуть активнее обещанного (около 6%), рост мощности и КПД – на 4%, уменьшение токсичности. В этом тесте удаление ферроцена не проверяли, но раньше такое видели (ЗР, 2009, № 7). Правда, его нынче в топливе практически не бывает – запрещен!

Про детонацию всё написано грамотно. При незначительном увеличении ОЧ скорость сгорания растет заметно, потому мотор «стучит пальцами» меньше.

А вот эффект удаления влаги выражен слабо.

Общее впечатление.
Единственный российский комплексный корректор топлива выглядит достойно. Но что понимается под «нанотехнологиями управления горением»?

Wynn's Supremium, Бельгия

Ориентировочная цена	222 руб.
Рекомендуемая дозировка	250 мл/250 л
Стоимость обработки литра топлива	88 коп.

Обещано.
Улучшает качество бензина до уровня топлива высшего качества. Снижает: расход топлива, шум при работе двигателя, выброс вредных газов – до 30%. Увеличивает мощность двигателя.

Получено.
Высшего качества топлива мы не получили, да и с какой стати? 0,1% присадки вряд ли повлияет на состав топлива и его детонационную стойкость.

Расход снизился на 2,5%, мощность увеличилась на те же 2,5%, токсичность немного упала – это подтверждается. Хорошо моет детали двигателя – отсюда и отмеченные эффекты.

Общее впечатление.
Неплохая моющая присадка, причем недорогая. А к рекламному тексту, как обычно, нужно относиться с юмором.

Xenum Complex Fuel Conditioner, Бельгия

Ориентировочная цена	430 руб.
Рекомендуемая дозировка	300 мл/40–60 л
Стоимость обработки литра топлива	8 руб. 60 коп.

Обещано.
Восстанавливает мощность, экономит топливо. Защищает от образования коррозии, очищает клапаны, инжектор. Нейтрализует воду. Сглаживает работу двигателя, снижает токсичность.

Получено.
Очень грамотно написано! Ни одной конкретной цифры – а по остальным позициям придраться не к чему. Действительно – «восстанавливает», «экономит», «защищает» и «сглаживает». Всё это видели на испытаниях. Однако эффективность не самая высокая: по сути, хорошая моющая присадка.

Общее впечатление.
Что было обещано, то и получили. Но за весьма нескромную цену!

ДЕСЯТЬ НЕГРИТЯТ

Препаратов – две группы. Первая – универсальная, лечит от всего и сразу. Вторая – специализированная: это октан-корректоры, очистители и влагоудалители. Впрочем, некоторые составы владеют и смежными специальностями.

Мы купили четыре образца универсальных корректоров, показавшихся наиболее интересными. К ним добавили по паре «узких спецов» – октан-корректоров, очистителей инжекторов, влагопоглотителей. Итак, всего десять наименований – выборка достаточно представительная. У каждого препарата сравниваем обещанный эффект с полученным – всё просто и честно. Места в этот раз не присуждаем, поскольку все снадобья разные.

Для испытаний отыскали дрянной бензин. Это несложно: отъехали в область и нашли контейнерную заправку, где цена на 2 рубля ниже, чем всюду. Попали в яблочко: вместо обещанного 95-го нам достался плохонький 92-й, с богатым содержанием смол и явным перебором тяжелых компонентов, плохо горящих, но хорошо пачкающих мотор. Воды

ОКТАН-КОРРЕКТОРЫ

Супер Октан Корректор и очиститель Hi-Gear, США

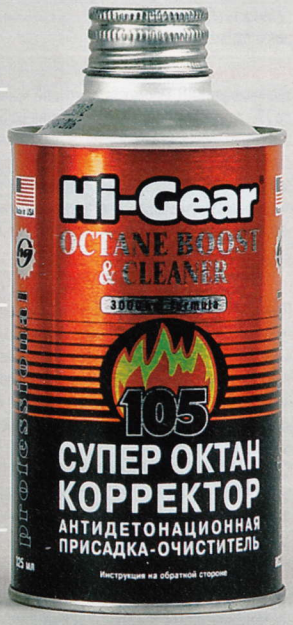
Ориентировочная цена	195 руб.
Рекомендуемая дозировка	325 мл/40–60 л
Стоимость обработки литра топлива	3 руб. 90 коп.

Обещано.
Повышает ОЧ на 6 ед.; предотвращает последствия использования некачественного бензина; защищает от образования нагара; устраняет детонацию и калильное зажигание; восстанавливает мощность; снижает расход топлива на 5–7%; улучшает приемистость; уменьшает CO, CH, NO_x; продлевает срок службы ЦПГ в 2–2,5 раза.

Получено.
ОЧ повышает, но на порядок слабее заявленных 6 ед. Эффекты восстановления мощности и снижения расхода получили куда меньше заявленных. Детонационная стойкость двигателя растет, но не сильно. Моющая способность средняя.

Обещание повысить ресурс ЦПГ в 2–2,5 раза оставим на совести разработчиков препарата.

Общее впечатление.
Как аварийный препарат – полезен. Но разные словечки типа «супер октан» не подтверждены реальными свойствами.



GUNK Lead Substitute (заменитель свинца), США

Ориентировочная цена	175 руб.
Рекомендуемая дозировка	354 мл/80 л
Стоимость обработки литра топлива	2 руб. 19 коп.

Обещано.
Заменитель свинца. Защищает от появления нагара на цилиндрах и повреждения клапанов.

Получено.
Неужели в США до сих пор гонят этилированный бензин? У нас его давно нет! Работает как обычный антидетонатор, немного повышая ОЧ и сдвигая порог детонации. Но до эффективности свинца (точнее, тетраэтилсвинца) очень и очень далеко. Моющую способность и влагоудаление не проверяли, поскольку их и не сулят.

Общее впечатление.
Чисто аварийный препарат. Постоянно использовать смысла не видим, но если после заезда на «Пупкин-Ойл» мотор загремел, зелье отчасти может помочь.

ОЧИСТИТЕЛИ ИНЖЕКТОРОВ

BBF. Очиститель инжекторов, Россия

Ориентировочная цена	65 руб.
Рекомендуемая дозировка	500 мл/90 л
Стоимость обработки литра топлива	72 коп.

Обещано.
Восстанавливает работоспособность засоренных инжекторов. Предотвращает образование углеродистых отложений на впускных клапанах и нагара в камере сгорания. Снижает расход топлива на 5–7%. Предотвращает коррозию деталей топливной системы.

Получено.
Коррозию не проверяли, а все остальное подтверждается. Четко выраженная моющая способность, а отсюда и снижение расхода топлива. Восстановление мощности и небольшое снижение токсичности – в качестве дополнительного бонуса.

Общее впечатление.
Типичный препарат для регулярной гигиены мотора, причем один из наиболее дешевых. Но для сильно загрязненных двигателей применять надо с осторожностью, начиная с половинных дозировок.

STP Fuel Injector Cleaner, США

Ориентировочная цена	105 руб.
Рекомендуемая дозировка	354 мл/21 галлон
Стоимость обработки литра топлива	1 руб. 31 коп.

Обещано.
Поддерживает чистоту в критических точках системы впрыска. Удаляет угольную пыль, смолы и смазку с инжекторов. Защищает от ржавчины и коррозии. Не вызывает образования отложений во впускных отверстиях и на клапанах.

Получено.
Для справки: 21 галлон – это около 80 литров. Из перевода непонятно, что такое «критические точки» и «угольная пыль», но моющими свойствами препарат обладает, хотя и на уровне универсальных корректоров. Потому и его влияние на мощность и расход топлива тоже скромное.

Общее впечатление.
Эффективность не самая высокая, однако работает. И недорогой. Моющая способность пониже, чем у конкурентов, но в этом свой плюс: можно применять в сильно загрязненных моторах с рекомендованной концентрацией и даже с передозировкой.

ВЛАГОПОГЛОТИТЕЛИ

Runway. Удалитель влаги из бензобака, Россия

Ориентировочная цена	70 руб.
Рекомендуемая дозировка	300 мл/50–60 л
Стоимость обработки литра топлива	1 руб. 27 коп.

Обещано.
Устраняет влагу из бензобака и карбюратора. Снижает детонацию и улучшает приемистость.

Получено.
При рекомендованной концентрации воду поднимает и держит, по нашим оценкам, до 0,25–0,30% к объему топлива. По поводу детонации и приемистости – не очень поняли, поэтому проверили: результаты не вышли за пределы погрешности измерения.

Общее впечатление.
На удержание влаги работает, а вот все остальное... Впрочем, по названию он так и позиционируется. Цена тоже скромная.

Sintec Fuel Dryer. Удалитель влаги – топливная присадка, Россия

Ориентировочная цена	60 руб.
Рекомендуемая дозировка	325 мл/40–60 л
Стоимость обработки литра топлива	1 руб. 20 коп.

Обещано.
Средство для нейтрализации воды в топливной системе. Адсорбирует воду, преобразуя ее в эмульсию, и выводит в камеру сгорания.

Получено.
Реально поднимает воду и держит в объеме бензина. Конечно, литрами воду откачивать не удастся, но с содержанием влаги 0,5% справляется уверенно. И других показателей явно не ухудшает.

Общее впечатление.
Честный специализированный препарат, недорогой и эффективный. Описание нашенское, без всяких «супер» и «нано»; обещано только то, чего реально достигаем. Достойно!

добавили сами – из-под крана. Методики проверки бензинов по всем интересующим нас параметрам хорошо отработаны. Проверили для каждого октановое число (ОЧ) на установке УИТ, а также изменение порога их реальной детонационной стойкости на двигателе. Провели тест на удержание воды бензином. Самое долгое и противное испытание – проверка моющей способности присадки. Естественно, провели прямое сравнение моторных и экологических показателей стендового двигателя при работе на базовом бензине и на бензине, содержащем препарат.

Испытания заняли три недели. Результаты – в таблице.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ ПРИСАДОК К БЕНЗИНУ

	Препарат	Моторные показатели: изменение относительно базы, %			Моющая способность: изменение массы отложений, %		Детонационная способность		Удержание воды: объем осадка, мл/время выпадения**, с
		Мощность	Расход	СН	в камере сгорания	на форсунках	Прирост ОЧИ/ОЧМ относительно базы, ед.	Увеличение порога детонации относительно базы, %	
	Универсальные корректоры*								
1	NOS Octane Booster Off-Road Formula	4,15	– 5,23	13,2	20,0	25,0	1,1/1,2	14,6	20/93
2	ТОТЕК-УМТ Спорт	4,21	– 6,01	– 12,2	46,2	40,0	0,5/0,6	11,8	20/34
3	Wynn's Supremium	2,65	– 2,67	– 5,8	38,4	44,4	0,2/0,3	2,3	–
4	Xenum Complex Fuel Conditioner	1,21	– 2,62	– 5,3	35,3	45,4	0,1/0,1	3,6	20/40
	Октан-корректоры*								
5	Hi-Gear. Супер Октан Корректор и очиститель	2,75	– 2,41	14,7	29,4	28,5	0,5/0,5	9,8	–
6	GUNK Lead Substitute	1,55	– 3,15	28,4	–	–	0,4/0,6	7,3	–
	Очистители инжекторов*								
7	BBF. Очиститель инжекторов	2,95	– 4,72	– 8,5	50,0	57,1	–	–	–
8	STP Fuel Injector Cleaner	1,75	– 3,13	– 8,2	28,5	30,0	–	–	20/22
	Влагопоглотители*								
9	Runway. Удалитель влаги	0,41	0,04	– 2,3	–	–	0,1/ 0,0	0,8	17/>300
10	Sintec Fuel Dryer. Удалитель влаги	0,65	– 1,08	– 2,9	–	–	–	–	15/>300

*Красным цветом выделено ухудшение показателей, зеленым – улучшение, синим – изменение в пределах погрешности измерения.
**Начальный объем воды – 20 мл, время выпадения в чистом бензине – 12 с.

СРЕДСТВО ЭКСТРЕННОЙ РЕАНИМАЦИИ ДВИГАТЕЛЯ, НАХВАТАВШЕГОСЯ ЛЕВОГО БЕНЗИНА, – ТОЛЬКО ОКТАН-КОРРЕКТОР.

Вернемся к первому вопросу: как и когда использовать снадобья? Систематически или по симптомам?

Препараты группы октан-корректоров – чисто аварийные составы, поэтому имеет смысл возить их с собой. Если залил непонятный бензин, после которого услышал детонацию в цилиндрах, то подобной химией можно что-то поправить.

Очистители и влагоудалители – средства повседневной гигиены мотора. Если вас сильно заботит его здоровье, то их следует применять постоянно. А разовые акции для очистки сильно запущенного двигателя могут быть даже опасны, не говоря уже об их малой эффективности. В трудной ситуации с левым бензином они тоже не помогут.

Универсальные средства рекомендуем использовать в качестве профилактики при заправке непонятным топливом в незнакомом месте. Постоянно их применять на качественных бензинах не стоит: дороговато. Даже самый дешевый препарат, ТОТЕК-УМТ, добавит к цене бензина около 2 рублей на литр. И все же с сильной детонацией они обычно не справляются (дорогущий NOS Octane Booster не в счет) Впрочем, с подобной экстренной ситуацией призваны бороться октан-корректоры – именно их мы рекомендуем держать под рукой. ЗР

СТРАЖ В ГАРАЖ

Алексей Воробьев-Обухов

Если у вас есть гараж, вы счастливчик: на крыле не нацарапают неприличное слово да и так вот запросто машину не сожгут. С другой стороны, злоумышленники могут ворота открыть, а потом, недоступные постороннему взору, не торопясь разберут авто на запчасти или нейтрализуют его хитроумный иммобилайзер. Так что оборудовать автожилище системой охраны – дело совсем не лишнее. И, как выяснилось, не слишком дорогое.

Мы проверили два устройства: автономную GSM-сигнализацию TAVR компании «Альтоника» и литовскую охранную систему Eldes EPIR, работающую от сети. Идеология обеих систем одинакова: инфракрасный датчик движения засекает злоумышленника еще на стадии вскрытия дверей – и гаражный страж шлет владельцу тревожные СМС-сообщения, а также дает возможность слышать по телефону, что происходит в помещении.

Далее начинаются различия. TAVR работает от батареек, которых хватает примерно на год. При этом включить и выключить охрану можно как с помощью специальной эсэмэски (неудобно, так как прибор прослушивает эфир лишь раз в сутки), так и одним из двух прилагаемых электронных ключей (такие используют в домофонах). Последний способ вынудил разработчиков установить задержку срабатывания (60 с): надо же владельцу дать время выйти из гаража или войти в него, включить или выключить электронный сторож.

Комплект TAVR состоит из двух блоков и пары электронных ключей. На первый год батарейки уже установлены.

Eldes EPIR и более продвинутый Eldes EPIR 868 внешне одинаковы, оба требуют наличия сети 220 В.

Казалось бы, злоумышленник, увидев датчик, может просто разбить его (тут и полминуты хватит). Не поможет: TAVR состоит из двух блоков, связанных между собой по радиоканалу. Датчик сразу сообщает на блок GSM (спрятанный в укромном месте или даже вне гаража – на расстоянии до 250 м!) о зафиксированном движении, и, если в течение минуты не поступит отбой, тревожный сигнал все равно будет отправлен!

Eldes EPIR управляется только с телефона, поэтому ему задержка не нужна (хотя есть возможность установить ее для выхода из гаража). Это позволяет обойтись одним блоком, которому, однако, необходима электросеть. Встроенный резервный аккумулятор поддерживает работу системы в течение шести часов, причем о пропадании сети владелец тоже получит сообщение. Более продвинутый сторож Eldes EPIR 868 может вдобавок работать с 16 беспроводными датчиками, сиренами и дополнительными устройствами, расположенными в радиусе до 150 м, но это уже, скорее, не для гаража, а для охраны всего дачного участка.

Работа с TAVR проще: нет необходимости постоянно посылать ему команды с телефона, поскольку есть электронные ключи. Но вот что нам захотелось проверить: как будет дозваниваться система при установке в стальном гараже-пенале? С трудной задачей оба стража справились, однако тут следует иметь в виду, что результат будет зависеть от близости вашего гаража к базовой станции выбранного оператора связи, материала стен. Наш совет: перед приобретением закройтесь в гараже и попробуйте дозвониться кому-нибудь по мобильному телефону. Может оказаться, что там, где не пробивает, скажем, «МегаФон», достает МТС, и наоборот. Соответственно придется выбирать нужную сим-карту для сторожа.

Какова цена спокойствия? Каждая система не дороже 6500 рублей. Для сравнения укажем, что, к примеру, обладателю «Вольво», который разорится на опцию Volvo On Call 2.0 стоимостью около 40 000 рублей, на гаражном стороже удастся сэкономить: одна из функций этой системы предусматривает отправку тревожного сообщения на телефон хозяина. Но лишь при вскрытии самого автомобиля! Сложенное в гараже добро эта система не спасет. Зато выдаст и координаты машины, и отследить ее позволит, и даже остановить по команде диспетчера. Плюс экономия до 7% на страховке и масса полезных в дороге функций. ЗР

АНТИРЕАГЕНТ

Все сталкивались с трудноудалимыми следами от противогололедных реагентов на лакокрасочном покрытии автомобиля. Избавиться от них, а заодно от сажи и пятен нефтепродуктов поможет препарат «Антиреагент», разработанный компанией «Астрохим».

Его компоненты удаляют самые стойкие загрязнения, которые не по зубам автошампуням. Важно, что состав безопасен для эмали, хрома, резины и пластика. «Антиреагент» фасуется в аэрозольные баллоны емкостью 520 мл и полулитровые флаконы с ручным распылителем. Ориентировочная цена **125 руб.**

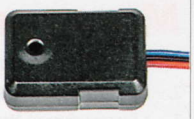
НАСОС ОХЛАЖДАЮЩЕЙ ЖИДКОСТИ

Семейство насосов PEKAR предназначено для автомобилей ВАЗ-2121, «Волга», УАЗ с двигателями ЗМЗ-40904, -40525 (с кондиционером), -40610, -409 (с ГУРом, с 2009 года выпуска), УАЗ-315195 «Хантер», ГАЗ-3310 «Валдай», ГАЗ-3309, ЗИЛ-5301, -4331.

Ресурс увеличен до 160 000 км благодаря усиленному подшипнику и торцевому уплотнению нового поколения, исключающему протекание охлаждающей жидкости. Подшипник в насосах для грузовиков ГАЗ позволил также обойтись без масленки. Помпы PEKAR проходят стопроцентный контроль качества и адаптированы для работы в российском климате. Стоят они от **800** до **5500 руб.**, в зависимости от конкретной модели.

ДАТЧИК НАКЛОНА

Прибор TS-01 можно подключить к любым сигнализациям StarLine. Крошечное, размером с пятирублевую монету, устройство имеет чувствительность 1,5°, что соответствует подъему одного из краев автомобиля на 4–6 см. Как только такой наклон будет зафиксирован, сигнализация оповестит владельца о том, что с его машины собираются снять колеса либо ее грузят на эвакуатор. Стоит такое средство оповещения около **850 руб.**



ОХРАННАЯ СИСТЕМА

Scher-Khan Logicar 4 оборудован модулем согласования с цифровыми информационными шинами CAN и K-Line, что делает его пригодным для самых последних моделей автомобилей. Сигнализация может управляться не только со своего брелока, но и со стандартного ключа зажигания.

Установочные карты для монтажа системы на разные модели обеспечивают 1200 программных прошивок, причем база постоянно пополняется.

Защитные свойства системы стоимостью около **8500 руб.** определяются криптостойким кодированием радиосигнала MAGIC CODE™ PRO 2 с блочно-потоковым шифрованием. Кроме того, снятие с охраны возможно лишь при полном совпадении времени на таймерах встроенного блока и ключа-брелока. Усовершенствованная функция исправления ошибок позволяет идентифицировать и исполнять даже искаженные помехами команды.

АНТИФРИЗЫ

Линейка антифризов компании «Газпромнефть» G-Energy Antifreeze SNF, G-Energy Antifreeze NF и G-Energy Antifreeze разработана на основе этиленгликоля с импортными пакетами присадок, которые и определяют различную применяемость составов. Первый из них представляет собой современный карбоксилатный антифриз, не содержащий силикатов, – он прослужит в системах охлаждения на протяжении 250 000 км пробега или пяти лет. Второй, с индексом NF, относится к так называемым гибридным: в нем уже присутствуют силикаты, но нет фосфатов. Срок службы около трех лет. Стоимость 5 л концентрата этих антифризов около **850 руб.** А последний в списке может стать первым по популярности: он получил официальное одобрение АВТОВАЗа и рекомендован для всех моделей «Лада».

МУЛЬТИМЕДИЙНЫЕ РЕСИВЕРЫ

Новинки фирмы Mystery Electronics следуют тенденции отказа от оптических дисков как носителей информации в пользу флеш-карточек, которые занимают меньше места, обладают большим объемом памяти и значительно надежнее. Ресиверы MMR-313 и MMR-314 имеют как USB-разъемы, так и слоты для карт формата SD/MMC. На съемной панели размещен 3-дюймовый экран, чтобы просматривать фото или видео, а также картинку с видеокамеры заднего обзора. Эти недорогие (около **3000 руб.**) ресиверы снабжены пультами дистанционного управления, так что пассажиры, сидящие сзади, не отвлекают водителя просьбами сделать погромче или «сменить пластинку».

ТОРМОЗНЫЕ КОЛОДКИ

Колодки «За рулем» для автомобилей ВАЗ изготовлены на высокотехнологичном современном оборудовании по заказу нашего торгового дома. Прежде чем попасть на витрины магазинов, они успешно прошли стендовые и дорожные испытания в независимых лабораториях. А серийные экземпляры подвергают многоуровневому контролю качества.

У колодок, которые стоят, в зависимости от модели, примерно **300–500 руб.**, существенно повышены фрикционные характеристики, обеспечен стабильный тормозной момент в широком диапазоне температур, отсутствуют шумы и вибрации. Кроме того, наши колодки быстро прирабатываются и уменьшают износ тормозного диска.

РЕГУЛЯТОР НАПРЯЖЕНИЯ

Термооптимизированный регулятор 61.3702-07 «Ренато», выпущенный предприятием «Энергомаш», послужит заменой штатного прибора на автомобилях ГАЗ с генераторами 2502.3771.

Его главная особенность – специальный термодатчик, замеряющий температуру электролита в батарее (крепится на ее клемму) и подбирающий оптимальное напряжение в пределах от 13,6 до 14,7 В. Это гарантирует уверенный заряд зимой и исключает выкипание электролита летом. Регулятор ценой около **300 руб.** объединен с щеточным узлом: устанавливая его на свой автомобиль, вы заодно получаете и новые щетки.

МОТОРНОЕ МАСЛО

Supreme Synthetic 5W-30 (около **1200 руб.** за 4 л) канадской фирмы Petro-Canada разработан специально для двигателей большого рабочего объема – «шестерок» и «восьмерок». Высшие категории качества API SN и ILSAC GF-5 указывают на пригодность для любых современных моторов, а спецификация GM DEXOS 1 гарантирует увеличенные межсервисный пробег, экономию топлива и продление срока службы двигателя.

Что же касается зимнего пуска, он будет успешным до –40 °С.

КАРАНДАШ ПРОТИВ ЦАРАПИН

Карандаш DuPont (от известного производителя автомобильных красок) поможет устранить царапины на лакокрасочном покрытии автомобиля. Бесцветный состав эффективен для любого цвета. Карандаш DuPont – это отличный косметический эффект и полное отверждение состава при работе как внутри помещения, так и вне его. Стойкость ремонтного покрытия соизмерима со сроком службы заводского лакового слоя. Карандаш прост в использовании, не требует специальных навыков, экономичен. Стоимость – **350 руб.**

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ ГЕРМЕТИК

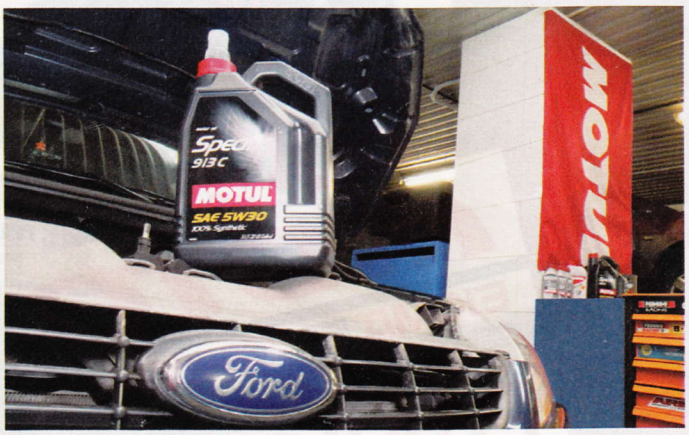
Профессиональный герметик K-Seal не просто устраняет любые течи из системы охлаждения (включая пробои прокладки и блока цилиндров диаметром до 1 мм). Изготовители утверждают, что он герметизирует их на весь срок службы двигателя. Высокотехнологичная формула препарата совместима с любыми охлаждающими жидкостями, не требует промывки системы, а также исключает образование «тромбов», способных вызвать механические неисправности. Ориентировочная цена средства – **425 руб.**

На правах рекламы

MOTUL

ЭНЕРГИЧНОЕ МАСЛО ДЛЯ ФОРДА

Экономия, как известно, состоит не в сбережении, а в отборе. Отобрать из сотен похожих, казалось бы, товаров, именно тот, который более других подойдет вам — задача сложная. А когда речь заходит о выборе моторного масла для современного автомобиля, то даже далекий от техники человек прекрасно понимает: ошибочка чревата неприятностями. В руках у продавца — новенькая канистра с маслом, но можно ли ее заливать, к примеру, в двигатель «Форда»? Ведь этикетки у всех товаров выглядят довольно привлекательно...



Впрочем, некоторые надписи говорят о многом. Если масло соответствует европейским спецификациям ACEA A5/B5, то это значит, что оно относится к категории энергосберегающих продуктов. А это говорит о том, что такое масло гарантирует вам снижение расхода топлива по сравнению с «обычными» коллегами в несколько процентов. И это — честные, гарантированные вам проценты!

Второе важнейшее требование к маслу — его одобрение заводом-производителем автомобиля. И уж если компания сообщает, что, к примеру, **MOTUL SPECIFIC 913C 5W-30** — это полностью синтетическое моторное масло, специально разработанное для использования в двигателях автомобилей «Форд», где требуются продукты с пониженным содержанием серы и фосфора, а также с низкой величиной вязкости, то это — не пустая фраза. Многие уважающие себя автомобильные фирмы выдвигают свои собственные требования к моторным маслам, которые всегда превосходят планку, заданную международными стандартами. Иначе зачем вообще их выдвигать?

Само собой, что **MOTUL SPECIFIC 913C 5W-30** можно заливать не только в моторы «фордов». Оно применимо для любых современных бензиновых и дизельных двигателей с каталитическим нейтрализатором или сажевым фильтром и подойдет, к примеру, «ягуарам» или «лендроверам», а также «небожителям» типа «Астон Мартин». Такой продукт образует стойкую масляную пленку и обеспечивает стабильную вязкостную характеристику во всем межсервисном интервале. Это масло гарантирует высокие смазывающие и противоизносные свойства при использовании популярного в Европе биодизельного топлива B7. **MOTUL SPECIFIC 913C 5W-30** может удерживать на 40% больше сажи по сравнению со стандартным 913B. Специальный диспергент не дает образовываться отложениям из остаточных продуктов сгорания и увеличивать вязкость масла. Наконец, **MOTUL SPECIFIC 913C 5W-30** обладает высокими показателями сопротивляемости окислению и высоким температурам на всем пробеге между заменами моторного масла.

Между прочим, еще один аргумент в пользу масла **MOTUL SPECIFIC 913C 5W-30** — это практически гарантированное отсутствие его подделок в торговой сети. Масла этого бренда уверенно занимают свой сектор рынка, который дистанцирован от товаров массового потребления. У этих масел всегда был свой клиент, знающий цену настоящего качества. Впрочем...

Впрочем, лучше доверять не рекламе, а собственному опыту. Примените масло **MOTUL SPECIFIC 913C 5W-30** хотя бы один раз и оцените реальный эффект от его использования. Жизнь покажет, захочется ли Вам впоследствии переходить на другой продукт...

www.motul.ru

ГРАЖДАНЕ МИРА

Детройт разочаровал сразу при выходе из аэропорта, где в раскраске такси стоял типично европейский «каблучок» «Форд-Транзит Коннект». Бензиновый мотор и автомат не исправили впечатление: где же характерный местный колорит? Ответить на этот вопрос и оценить уровень глобализации в сердце автомобильной Америки отправился **Кирилл Милешкин**.

Практически к каждой премьере выставки можно было применить одну из двух характеристик: гибридная или глобальная. Немудрено, учитывая две основные заботы автоконцернов: бесконечное ужесточение экологических требований и снижение издержек, без которого не преодолеть последствия финансового кризиса.

В числе лидеров всемирной унификации модельного ряда идет «Форд». У него больше не будет семейного седана только для Америки под названием «Фьюжн» и полностью отличающегося от него европейского «Мондео». С приходом нового поколения появится одна модель – мировая (но разница в названиях сохранится). Новые клоны есть и в рядах «Дженерал моторс». К примеру, в линейке «Бьюика» дебютировал компактный кроссовер «Анкор», который сразу получил европейского близнеца «Опель-Мокка». У «Крайслера» своя ставка – на «Додж-Дарт». Компактный седан, построенный на платформе «Альфа Ромео-Джульетта», доедет и до Старого Света. Однако пока неизвестно, в каком виде и под какой маркой. Уж не «Фиат» ли?

На стендах японских компаний не первый год торжествуют гибридные технологии. Потихонечку, беззвучной электрической сапой, они добрались и до суперкаров. Спустя семь лет после прекращения производства предыдущей «Хонды-NSX» настал, наконец, черед преемника среднемоторного купе. На стенде «Лексуса» премьера схожего статуса – купе LF-LC, которое в серийной форме заменит давно устаревший купе-кабриолет SC430. Но общее настроение на стендах японских марок навевало уныние: ничего экстраординарного. Неужели американским компаниям удалось вернуть себе упущенную было инициативу?

«Форд-Фьюжн» стал, несомненно, самой интересной премьерой. Оправдывая название (англ. fusion – сплав, смешение), очередная глобальная модель «Форда» перемешивает вкусы европейцев и американцев. Чего стоит одна решетка радиатора в стиле «Астон Мартина»! На новый уровень вышло и оформление интерьера. Сенсорная панель управления «музыкой» и климатом привычна для американских покупателей, но в Старом Свете ее могут встретить настороженно. Поэтому фордовцы обещают альтернативу бесконтактному методу. В европейский «Мондео» с минимальными внешними отличиями от «Фьюжн» машина переродится осенью. Зато набор кузовов в Европе будет богаче: помимо седана появятся хэтчбек и универсал.

Не вдаваясь в технические дебри, компания «Линкольн» указала публике свежее направление в дизайне на примере концепта MKZ. По идее, это предвестник нового поколения серийного «Линкольна» с таким же именем, который является самой маленькой машиной бренда. Наиболее оригинальная черта опытного образца – полностью стеклянная крыша, изящно сливающаяся с ветровым и задним стеклами и гарантирующая кабриолетные ощущения всем четырем седокам. Серийная машина будет базироваться на новой среднеразмерной платформе «Форда» (хотя данный факт и не афишируется, ясно, что по ней модель унифицирована с новым «Фьюжн/Мондео»), позволяющей легко играть с набором силовых агрегатов – вплоть до гибридных и чисто электрических.

Традиционный седан гольф-класса «Додж-Дарт» заменит не слишком удачный кроссовер «Калибр». В основе новинки платформа «Альфа Ромео-Джульетта», пожалованная с барского плеча «Фиатом», но серьезно расширенная и удлиненная. От итальянцев достался и 1,4-литровый наддувный двигатель семейства «Мультиэйр» в 160 л.с. Есть еще два атмосферных мотора: объемом 2,0 и 2,4 л и мощностью 160 и 184 сил соответственно, – но это модернизация прежних двигателей, крайслеровских. На центральной консоли светится 8,4-дюймовый монитор – самый большой в классе, по заверениям производителя. «Дарт» будет выпускаться в США и подготовит почву для дебюта еще нескольких моделей на итальянских платформах.

Концепт 700C от «Крайслера» зондирует реакцию публики на отход от классического стиля минивэнов. Судя по ослепительной улыбке девушки-стендистки, отвлекающей на себя изрядную долю внимания, смелости форм концепта в последний момент испугались сами создатели.

«Шевроле» решил приударить за молодежной аудиторией и выставил два концепта. Причем принципиально разных по идеологии. Алый заднеприводный «Код 130R» классическими формами напоминает маленький «Камаро». Белый «Тру 140S» (на фото) выглядит как космический корабль, но скрывает под обводами глобальную платформу «Дельта II», на которой построены «Шевроле-Круз» и «Опель-Астра».

Компактный седан «Акура-ILX» – это всего лишь «Хонда-Сивик» в дорогой обертке. Именно эта модель теперь будет открывать мир премиумных «акур». Силовые агрегаты седана известны по «Сивику»: 2- и 2,4-литровый бензиновые двигатели, а также гибрид на базе мотора объемом 1,5 л и вариатора. На американском рынке новый седан появится уже этой весной. А через пару лет – внимание! – марка «Акура» официально придет в Россию.

На правах рекламы

Мы гарантируем высочайшее качество LUZAR

Имея многолетний опыт производства автомобильных теплообменников, мы добились непререкаемого авторитета в своей области.

Репутация лидера в производстве радиаторов гарантирует высочайший уровень потребительских и технических свойств выпускаемой продукции.

Проверка на герметичность 100%

+ Инспекционный контроль вибро- и коррозионной стойкости

Компания LUZAR – российский лидер по производству автомобильных радиаторов.

ВАЗ I ГАЗ I ИЖ I ЗАЗ

Daewoo I ZAZ-Daewoo I Chevrolet I Kia I Hyundai
Renault I Ford

www.luzar.ru

Хромированная мишура «Бьюика-Анкор» не скрывает плоть «Опеля-Мокка», нового кроссовера размерности «Корсы». В движение машину приводит 1,4-литровый наддувный «Экотек» мощностью 140 л.с. Местом производства «Бьюика» указана Южная Корея, ведь в основе новинки платформа нового «Авео». Вариант кроссовера с крестом на решетке радиатора тоже, видимо, не заставит себя долго ждать. Но, в отличие от своих близнецов, «Анкор» явно претендует на люксовость. Принадлежность к премиум-сегменту подчеркивают активная система шумоподавления, камера заднего вида и пуск двигателя без ключа.

Игнорируя последние тенденции, «Хонда» сохраняет дифференциацию моделей для разных рынков. В Детройте показали новое поколение «Аккорда», но в чисто американском обличье, начиная с кузова купе. Набор силовых агрегатов типичен для США: рядная «четверка», V6 и гибридная установка.

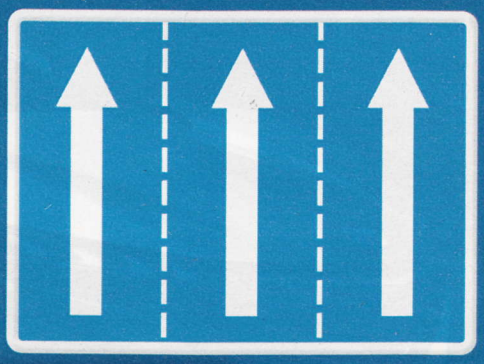
Будущее гибридов семейного класса осторожно демонстрирует концепт «Тойота-NS4». Этот автомобиль способен удивлять – например, умным остеклением. Оно защищает от ультрафиолета, нагрева салона, обладает противотуманным эффектом и покрыто водоотталкивающим слоем.

Заставит ли «Кадиллак-ATS» потесниться баварскую «трешку» и С-класс из Штутгарта? Предпосылки есть: совершенно новая платформа со стойками «Мак-Ферсон» спереди, задний привод, почти идеальная развесовка по осям (51:49) и набор мощных двигателей, включая алюминиевую «четверку» с наддувом. При объеме 2,0 л она выдает внушительные 270 л.с. и, отвечая спортивной идеологии модели, сочетается с шестиступенчатой механикой, в то время как для других двигателей предназначен автомат. Вслед за седаном в семействе появятся купе и универсал. При поверхностном знакомстве попенять новинке можно лишь за дизайн. Отличить самый маленький «Кадиллак» от более крупного CTS непросто. Да и лет этому «лицу» уже немало.

На правах рекламы

DAfmi

ТОРМОЗНЫЕ КОЛОДКИ NEW!
для иномарок
и отечественных авто



ДИСКОСБЕРЕГАЮЩИЕ ТЕХНОЛОГИИ
Износ тормозного диска снижен в 2–4 раза*

ПОЛУКЕРАМИЧЕСКАЯ СТРУКТУРА ФРИКЦИОННОЙ НАКЛАДКИ
Высокая комфортность торможения

ОПТИМИЗИРОВАННЫЙ СОСТАВ ФРИКЦИОННОЙ СМЕСИ
Качество, превосходящее цену

- **21 год на рынке**
  В 11 стран Европы, Азии и Африки поставлено 120 000 000 тормозных колодок
- **14 лет поставок на автозаводы Украины и России**
- **400 наименований тормозных колодок**
  для более 2000 моделей автомобилей
- **Современные европейские технологии**
  Лицензионная технология изготовления тормозных колодок для иномарок (Германия)
- **Победитель конкурса "Автокомпонент года—2011"**

ПРЕДСТАВИТЕЛЬ В РОССИИ
ООО «ТК ДАФМИ» (495) 778-54-60

Импортеры:
ЗАО «Авто-Прогноз» . . . . . (495) 984-35-25
ООО «Орель» . . . . . (8443) 39-85-36
ООО «ТрансСпектр» . . . . . (495) 677-73-72

www.dafmi.com.ua www.дафми.рф

* в зависимости от модели и условий эксплуатации автомобиля

Перед нами будущий флагман линейки «Лексуса» – пока еще концептуальное купе LF-LC. Спорткар классической компоновки (двигатель спереди, ведущие колеса задние) приводит в движение гибридная силовая установка, информацию о которой пока держат в секрете. Замена «Лексусу-SC» встанет на конвейер не ранее 2015 года, прикрывшись ценником в 100–130 тысяч долларов.

«Ниссан» списал в утиль бывалого «проходимца». «Пасфайндер» лишили рамы и построили на переднеприводной платформе от «Мурано» и «Инфинити-JX» с расположенным поперек двигателем и вариатором в трансмиссии. Приживется ли такой «Следопыт» в Европе и тем более в России?..

Долгожданная японская премьера – «Акура-NSX» нового поколения станет серийной в течение ближайших трех лет. Причем, скорее всего, поменяет место рождения с Японии на США. Это одна из первых ласточек в деле гибридизации спорткаров. Расположенный в базе классический V6 через 7-ступенчатый робот с двумя сцеплениями приводит заднюю ось. Ему бесшумно аккомпанируют два электромотора у передних колес. По заверениям авторов проекта, подобная силовая установка сочетает отдачу 8-цилиндрового двигателя с экономичностью «четверки».

Гибридные «мерседесы» Е-класса адаптированы под вкусы и Старого Света, и Нового. 201 дизельная и 27 электрических сил европейского Е 300 потребляют 4,2 л/100 км. Для США нужен размах: под капотом Е 400 почти 330 бензоэлектрических «лошадей». Им требуется вдвое больше топлива, хотя за соблюдением диеты следит десяток электронных помощников.

На правах рекламы

TRIALLI
LIBERTA DI MOTO
Свобода движения

ШРУСы и приводы
премиум-класса

- **100% вихретоковый контроль** корпуса, сепаратора, шлицов и дорожек качения
- Дополнительное **фосфатирование поверхности** корпуса защищает от коррозии
- Внутренние элементы упрочнены **индукционной закладкой**
- В комплект ШРУСов входят **защитные чехлы, антифрикционная смазка, крепеж**

WWW.TRIALLI.RU

Впервые серийный родстер «Мерседес-Бенц SL» получил полностью алюминиевый кузов – снижение массы составляет около 110 кг. На первых порах предлагают машины с шильдиками *SL 350* и *SL 500* (в США – *SL 550*). Мотор старшей версии, 4,7-литровый V8, стал на 12% мощнее и развивает на треть больший крутящий момент, сберегая по сравнению с предшественником 0,8 л топлива на каждой сотне. Автомобилю с 7-ступенчатым автоматом помогает экономить топливо и система «старт-стоп». По всей длине щеток, очищающих ветровое стекло, разместили форсунки омывателя и обогрев. Частоту взмахов и интенсивность обмыва без устали анализирует электронный разум системы «Мэджик Вижн».

Порадовать местную публику внушительными габаритами «Смарт» не в силах, но столь любимым американцами кузовом пикап – вполне. В грузовом отделении электрического концепт-кара «Фо-Ас» умещаются и даже заряжаются два велосипеда с электроприводом. Кстати, это первое предъявление публике совместной платформы «Даймлера» и «Рено». Она найдет серийное применение в следующем «Рено-Твинго» и новом «Смарте-ФоФо».

177-сильный «Фольксваген-Джетта Гибрид» может проехать до 2 км, используя только энергию аккумуляторов. Автомобиль полностью серийный, чего не скажешь о концептуальном «Е-Багстере» (на фото), который по дизайну перекликается с американскими хот-родами. Техническую начинку этого электромобиля сейчас обкатывают на «Гольфе». А если снять крышу, получите будущий кабриолет «Нью Битл».

СКОРОСТНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

В рамках нашей новой рубрики мы собираем самые примечательные факты из мира автомобилей. **Кирилл Милешкин** начинает повествование, погрузившись в мир скорости.

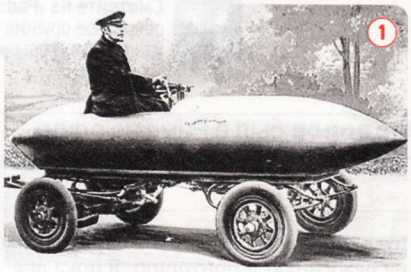
Среди серийных бензиновых моделей главенствует «Бугатти-Вейрон Супер Спорт». Обладая мощностью 1200 л.с., гиперкар поднял планку рекорда скорости до 431 км/ч (2010 год).

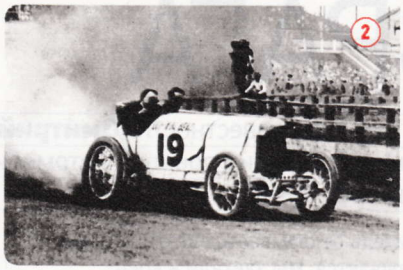
Седельный тягач «Вольво» с форсированным до 2000 л.с. 16-литровым дизелем достиг скорости 249,4 км/ч, заработав звание быстрейшего грузовика с традиционным двигателем внутреннего сгорания (2010 год).

Самое быстрое наземное транспортное средство в мире – автомобиль «Траст-SSC» с двумя турбореактивными двигателями. Пилот Энди Грин 15 октября 1997 года развил на нем скорость 1229,78 км/ч.

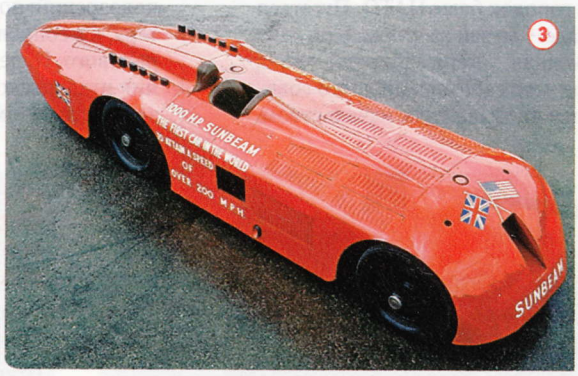
Честь дизельного клана отстоял БМВ-335d, доработанный тюнинговым ателье «АС Шнитцер». Официально зафиксированная скорость спорткара – 288,7 км/ч (2010 год).

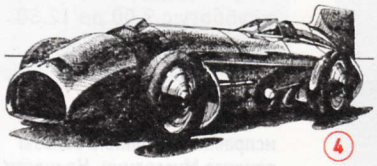
Воспользовавшись отсутствием желающих, вписал свое имя в книгу рекордов «Инфинити». Седан M35h считается самым быстрым гибридом: стартовав с места, прошел 402 м за 13,9 с (2011 год).

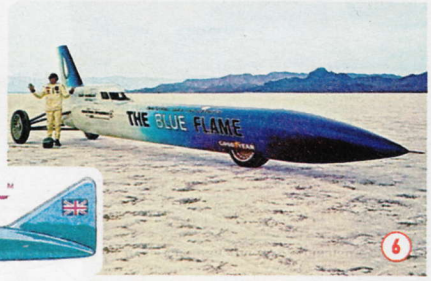


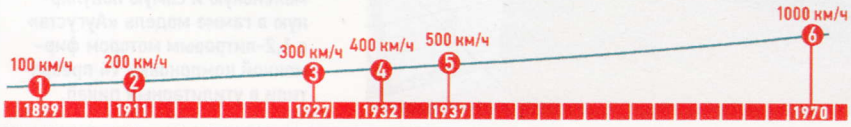


Отметка в 500 км/ч стала пройденным этапом уже в 1937 году. Примечательно, что первый рекорд скорости (первый официально зарегистрированный – 63,1 км/ч в 1898 году, а также первое покорение сотни в 1899-м) – на счету электромобиля.

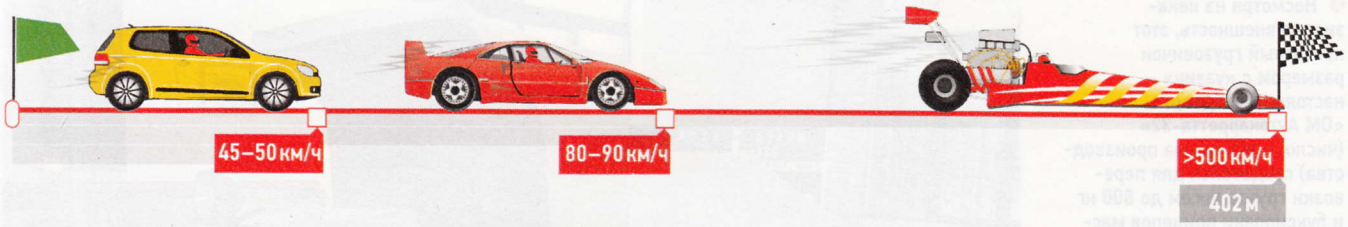






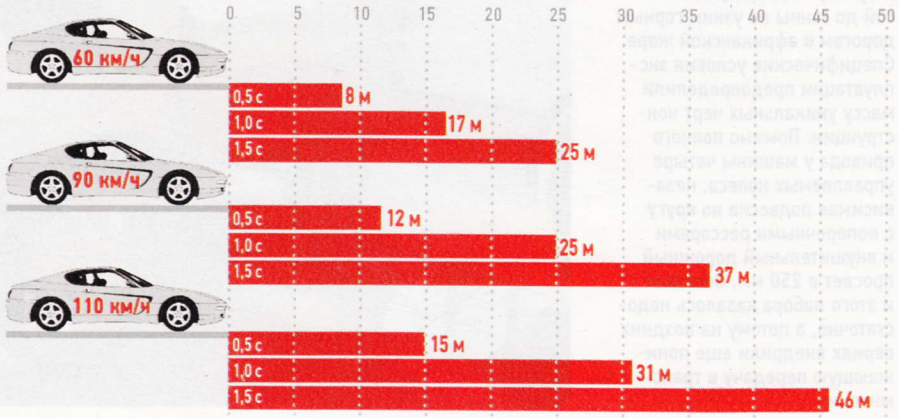


В разных странах мира ограничения скорости в городе, за его пределами и на магистралях различаются. Кроме того, на некоторых опасных участках часто устанавливают дополнительные ограничения – как правило, ниже обычного предела. Исключение – магистрали в черте мегаполисов, где знаки разрешают передвигаться со скоростью 80–100 км/ч.



Классическую дистанцию в четверть мили дрэгстер серии «Топ Фьюэл» проходит менее чем за 4,5 с, развивая на финише более 500 км/ч. Далеко позади остаются рядовые спорткары, набирающие к этому моменту не более 100 км/ч и проходящие весь путь за 12,5–14 с. Обычный хэтчбек гольф-класса и вовсе не катит: 50 км/ч и 17,5–20 с соответственно.

Какая связь между настройкой магнитолы или набором номера на мобильном и метрами пройденного пути? Самая прямая! Такое расстояние проедет машина «без вашего участия» в зависимости от скорости движения.



В ТЫЛУ ВРАГА

Смотрите на iPad: секретное оружие итальянской армии

Не все автомобильные музеи стремятся к широкой известности. **Дмитрий Федоров** был в Риме не один раз, но лишь случайно узнал об удивительном собрании военных автомобилей, расположенном в ближайшем предместье итальянской столицы. Фото автора.

Проникновение в коллекцию Музея истории моторизации армии напоминало шпионский роман времен холодной войны. Такси тормозит перед шлагбаумом, из будки выходит солдат, и после короткой словесной перепалки водитель отказывается везти дальше, – оказывается, мы заехали в военный городок базы НАТО. Пугаться не надо – музей за углом. Еще одна проходная, у меня забирают паспорт, после чего караульный долго совещается по телефону с начальством, пускать ли потенциального противника на режимную территорию. Я пока вне подозрений: получаю табличку визитера, а в сопровождение – мальчика-рядового. Передо мной все достижения итальянской промышленности за сто с лишним лет, причем не только

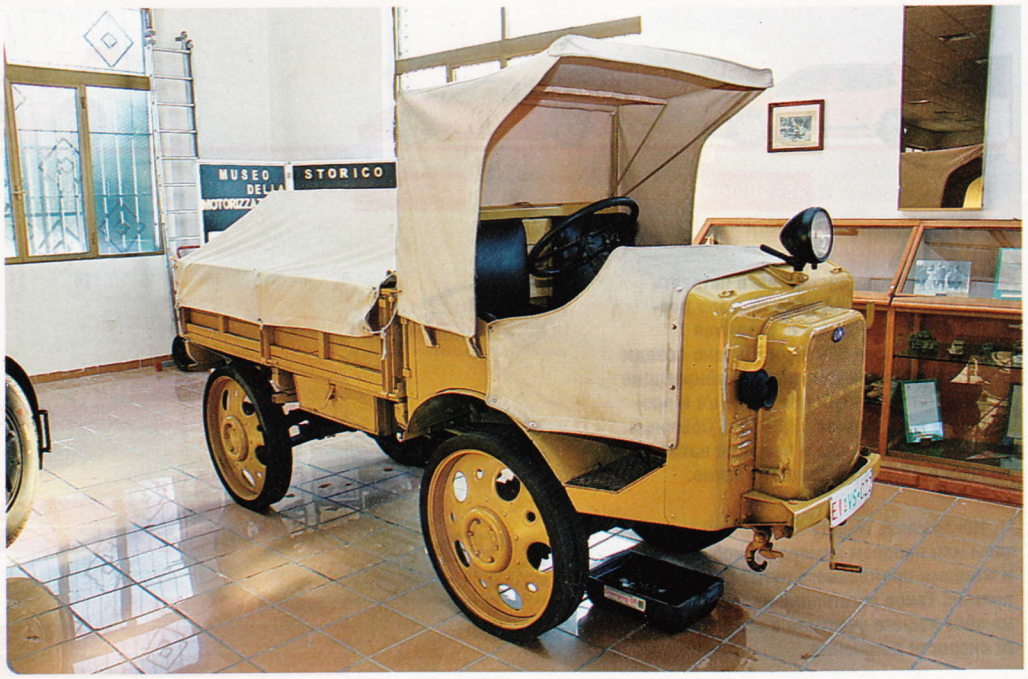
MUSEO STORICO DELLA MOTORIZZAZIONE MILITARE

Рим, Чечиньола, виале делл'Эсерчито, 170.

Открыт для посещения в субботу с 9.00 до 12.30.

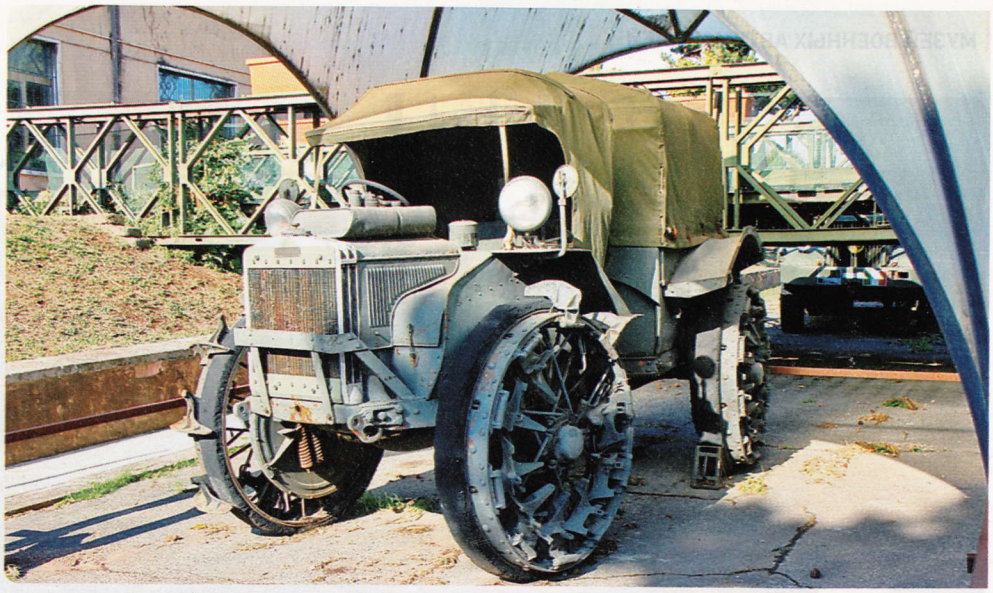
Вход бесплатный.

«Лянча» в 1930-е годы исправно выполняла заказы режима Муссолини. На шасси ее легковых моделей устанавливали самые разнообразные спецкузова – штабные, медицинские, радиорубки. А вот эту самую маленькую и самую популярную в гамме модель «Аугуста» с 1,2-литровым мотором фирменной компоновки V4 превратили в утилитарный пикап.

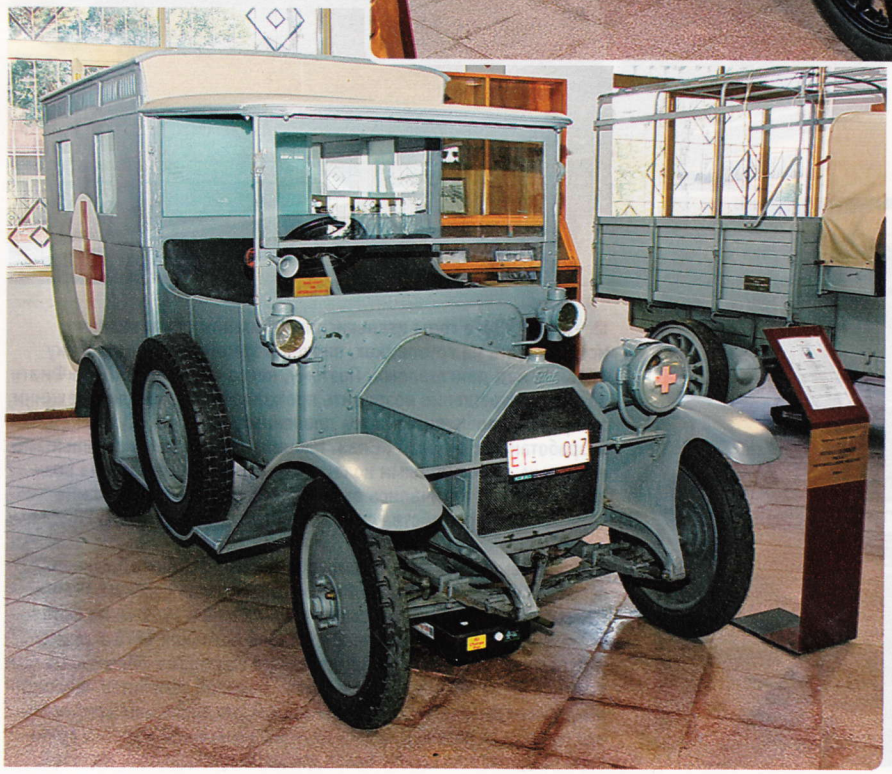


Несмотря на неказистую внешность, этот крохотный грузовичок размером с «уазик» – настоящий шедевр. «ОМ Аутокарретта-32» (число – год начала производства) создавался для перевозки грузов весом до 800 кг и буксировки прицепов массой до тонны по узким горным дорогам в африканской жаре. Специфические условия эксплуатации предопределили массу уникальных черт конструкции. Помимо полного привода у машины четыре управляемых колеса, независимая подвеска по кругу с поперечными рессорами и внушительный дорожный просвет в 250 мм. Военным и этого набора казалось недостаточно, а потому на поздних сериях внедрили еще понижающую передачу в трансмиссии.

Инженер Уго Павези произвел настоящую революцию в стане военных машин. Еще в 1914 году он спроектировал уникальный артиллерийский тягач. Мало того, что с полным приводом, – его основа разделена на две соединенные шарниром части, а это давало невиданные возможности для маневра и проходимость. Спустя десять лет в модели P4.100 конструкция была доведена до совершенства. Тягач на огромных литых колесах с откидными стальными грунтозацепами, имея двигатель всего в 57 сил, легко тянул прицепы массой до 12 т. Конструкция тягачей «Павези» оказалась столь удачной, что они применялись в итальянской армии вплоть до Второй мировой войны, а лицензию на их производство купили несколько стран, в том числе Великобритания.



Постоянное участие Италии в войнах на территории Северной Африки раньше других подтолкнуло ее к разработке машин для особо тяжелых условий. Одна из первых попыток – «Фиат-F2», легкий однотонный грузовик с 20-сильным мотором, непосредственный предшественник модели «15 Тер», которая впоследствии стала образцом для первого советского грузовика АМО. На F2 военные устанавливали самые разные спецкузова, этот – для перевозки раненых.



Этот «Фиат-Тип 4» 1910 года выпуска служил королю Виктору Эммануилу III для выездов на передовую во время Первой мировой. Шестиместная машина, сделанная по военной спецификации, весила более 2 т. Весьма прогрессивный для того времени четырехцилиндровый мотор рабочим объемом 5,7 л развивал приличные 45 сил и разгонял машину до 75 км/ч.

военной и не только автомобильной. Когда в 1955 году управление армейской автомобильной службы решило собрать в одном месте все известные образцы служивших в армии машин, в эту же компанию стали стягивать также танки, артиллерию, инженерную технику. В итоге сейчас на территории музея находится около трех сотен автомобилей и мотоциклов и около 60 единиц бронетанковой техники. А в придачу множество других исторических артефактов – личное оружие, документы, образцы снарядов, ракет и бомб, вплоть до наборов полевой посуды. И автомобили в музее

В колониальных войнах итальянцы чувствовали себя порой, как на легкой прогулке. Неудивительно, что для воинской повинности заказывали даже легковую «Альфу Ромео». Специально для высших офицерских чинов с 1939 года выпускались спортивные кабриолеты 6С 2500 с упрощенным, колониальным кузовом. Но начинка была такая же утонченная, как у гражданских версий: мотор рядный, шестицилиндровый, с двумя верхними распредвалами, развивал 90 л.с. Коробка передач – редкая по тем временам четырехступенчатая. Подвеска полностью независимая. Единственным армейским дополнением в механической части была блокировка дифференциала для преодоления бездорожья. Таких колониальных кабриолетов сделали примерно полторы сотни.

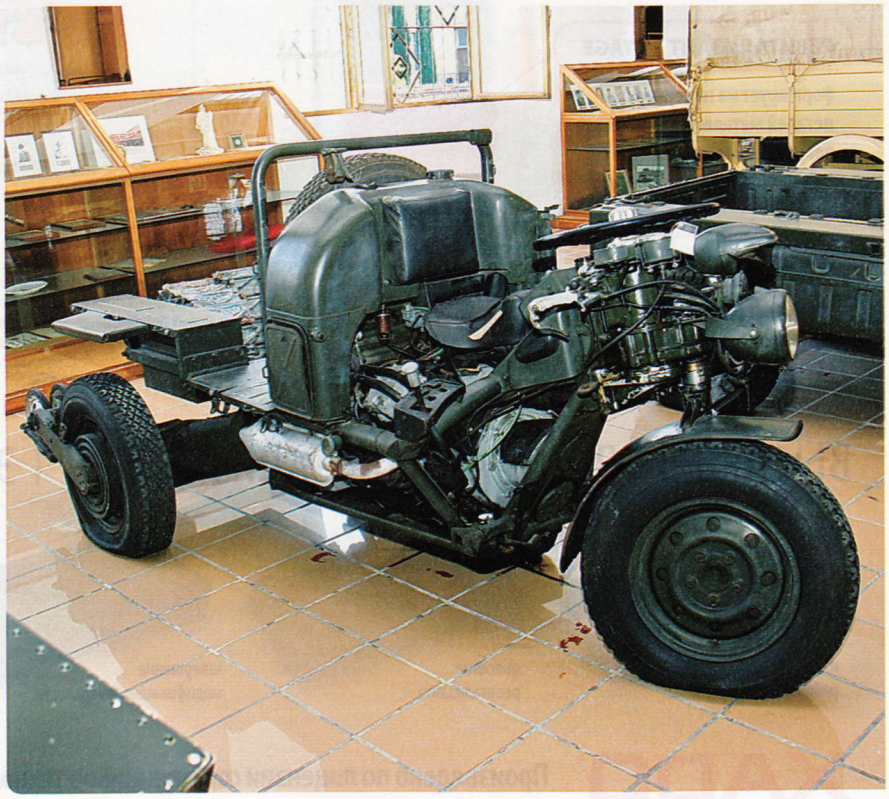
Уже в 1930-е годы итальянские компании стали активно использовать на грузовиках, включая армейские, компоновку «кабина над двигателем». Поэтому, когда в конце 1940-х «Фиат» получил разрешение возродить производство армейской техники, он просто возобновил выпуск довоенных моделей «Довунке», разработанных фирмой «Спа». Машины оснащались дизельными моторами, односкатными колесами – словом, несмотря на возраст, ничем не отличались от новейших моделей. Последние образцы этого семейства сняты с вооружения лишь в 1970-х.

Новое семейство тактических грузовиков на смену «Довунке», освоенному еще до войны, «Фиат» разрабатывал с начала 1960-х. Первые серийные машины сошли с конвейера в 1969-м. На фото – тягач 6605 ТМ 69, выпущенный во второй половине 1970-х годов, уже после образования международного синдиката «Ивеко». Он был оснащен более мощным, чем у других моделей семейства, шестицилиндровым дизелем в 260 сил. Пожалуй, это последняя оригинальная армейская разработка фирмы, – в дальнейшем военные грузовики создавали на основе более дешевых гражданских моделей.

Визит королевы Елизаветы II в Италию в 1961 году очень удачно совпал с намерением президента Джованни Гронки обновить правительственный автопарк. Стремясь не ударить в грязь лицом перед британским монархом и превзойти в роскоши королевский «Роллс-Ройс», заказали четыре парадных кабриолета на базе удлиненной «Лянчи-Фламиния». Времени на постройку было критически мало, но взявшая подряд «Пининфарина» обещала все успеть в срок. Правда, обойтись своими силами она все же не смогла. Различные сервоприводы (для окон, мягкого верха и прочего) пришлось заказывать у «Дженерал моторс» – в Италии тех лет они не применялись даже на самых дорогих машинах.

не только армейские: первый итальянский экипаж с двигателем внутреннего сгорания, спортивный «Альфа Ромео» Тацио Нуволари, официальный транспорт президентов республики – все они тоже здесь.

Но главная тема собрания – конечно, военные авто. Итальянская армия примерила автомобиль в числе первых (еще в 1903 году), а в период между двумя мировыми войнами разработала массу оригинальных образцов. Большинство из них сохранилось до нашего времени и экспонируется здесь. Будете в Риме, не пожалейте времени, прокатитесь в южный пригород Чечиньола, – вас наверняка удивит большое число любопытных машин. ЗР



И после войны итальянцы не переставали удивлять нестандартными конструкциями. Перед нами «Механический мул» – уникальное транспортное средство для альпийских стрелков. В 1961–1962 годах 500 образцов этой машины выпустила фирма «Мото Гуцци». Собственно мотоциклетным у этой машины оставался только мотор V2 воздушного охлаждения. Любопытно, что ведущими у этого трицикла были все колеса, – переднее крепилось консольно, крутящий момент к нему подавался посредством сложной системы из карданных валов и зубчатых передач. Еще у этой машины можно было изменять (в зависимости от ширины тропы) заднюю колею. А если дорога была совсем плохая, то на задние колеса с помощью дополнительных катков надевались гусеницы.

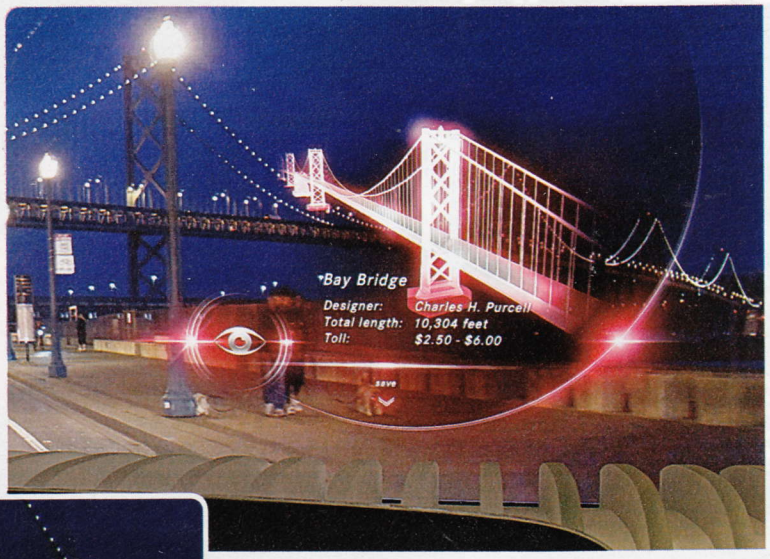
РЕАЛЬНАЯ НЕРЕАЛЬНОСТЬ

Вам ехать или кино посмотреть? Похоже, этот вопрос вскоре перестанет казаться надуманным. Такое ощущение создает новая система DICE (Dynamic & Intuitive Control Experience), представленная разработчиками «Мерседес-Бенца» на выставке бытовой электроники в Лас-Вегасе.

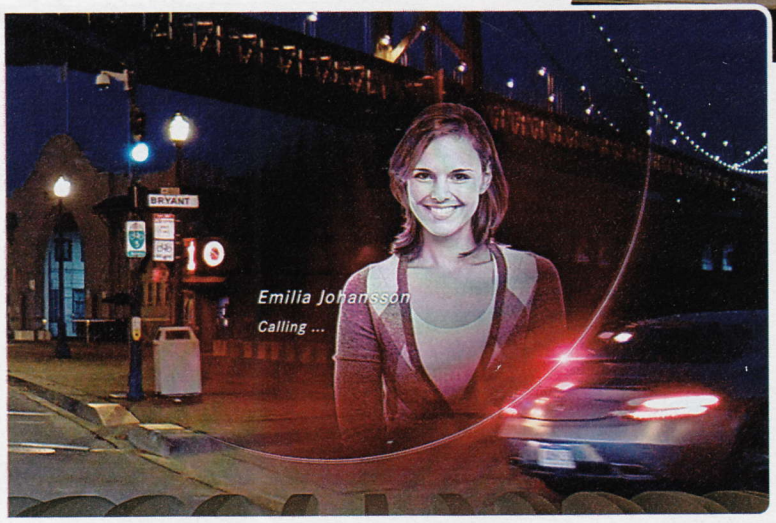
Для организации продвинутого интерфейса «машина-человек» решили использовать так называемую расширенную реальность, которую проектор показывает прямо на ветровом стекле. Например, вы дали системе задание информировать о ближайших ночных клубах по ходу движения. И в нужный момент на экране, то бишь на стекле, появляется симпатичная девушка, указывающая пальчиком, куда свернуть. А можно посмотреть, скажем, историю и характеристики моста, к которому приближаетесь, – опять же в широкоэкранном режиме и на ветровом стекле.

Есть у новинки и полезные для безопасности движения функции. К примеру, вам покажут приближающиеся сбоку автомобили, которые в реальности (не виртуальной) вы могли бы и проглядеть.

Управляется вся система голосом и жестами. Так что не стоит позволять себе лишнего в выражениях и телодвижениях.



Не перепутайте: слева мост реальный, справа – виртуальный.



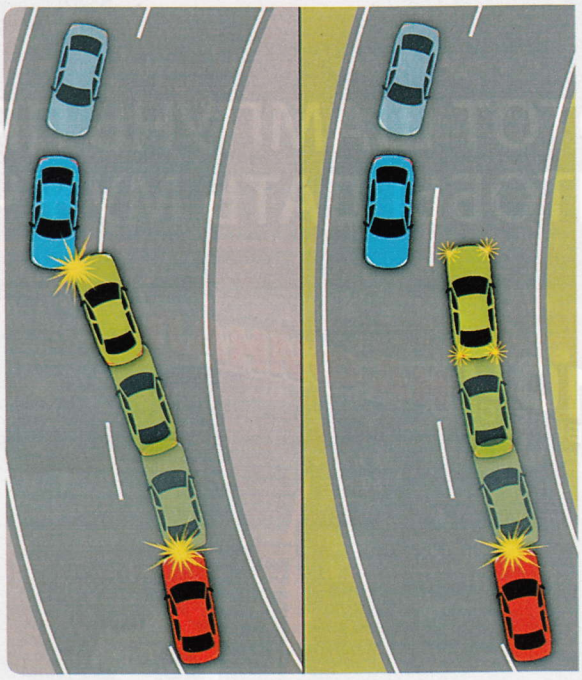
Не спешите тормозить: Эмилия Йохансон вам просто звонит, а вовсе не бросается под колеса!

ЖЕЛТЫЙ АНГЕЛ-СПАСИТЕЛЬ

Дорожная коллизия: попутный автомобиль при аварии выталкивает машину-жертву на встречную полосу и провоцирует новое столкновение, часто с фатальными последствиями.. Система MKB (MultiKollision Bremse), разработанная на «Фольксвагене», должна воспрепятствовать такому развитию событий.

Идея (в отличие от исполнения) проста: едва штатные датчики системы пассивной безопасности зафиксируют первый удар, MKB активирует тормоза таким образом, чтобы ограничить скорость значением 10 км/ч и сохранить водителю возможность для маневра. Тут всё решают именно первые доли секунды: удар, как правило, бывает настолько неожиданным, что водитель теряет контроль над машиной и позволяет ей отлететь далеко вперед или в сторону. Электронный же помощник бесстрастен и выполнит свою задачу, пока человек приходит в себя.

Новая система появится на седьмом поколении «Гольфа», но уже сейчас получила премию «Желтый ангел» клуба ADAC за лучшую инновацию года.



Слева: от удара сзади зеленый автомобиль вылетает на встречную полосу под удар синей машины. Справа: система MKB сильно замедлила движение, водитель, оправившись от неожиданности, успел вырулить в безопасном направлении.

ПРОЕДЕМ НА МЕДОСМОТР

Одной из причин тяжелых аварий признана внезапная потеря сознания водителем (например, вследствие сердечного приступа, диабетической комы и т. п.). Ученые кафедры микротехники и медицинских приборов Мюнхенского университета совместно с инженерами БМВ придумали, как получить исчерпывающие данные о самочувствии водителя и использовать их в системах активной безопасности. Электроды датчиков разместили на баранке, рычаге коробки передач и в левом подлокотнике. Этого достаточно, чтобы снять ЭКГ водителя и передать ее через беспроводной интерфейс Bluetooth в компьютер, способный объективно оценить кардиограмму и распознать угрожающее безопасности движения состояние водителя. Работа еще не закончена, в ближайших планах – научить автомобиль измерять артериальное давление, частоту дыхания и вообще улавливать состояние стресса наподобие того, как это делает полиграф.

Сама по себе идея не нова, но в данном случае особое внимание уделялось тому, чтобы процесс получения необходимой телеметрии не был помехой для водителя. В идеале он вообще не должен знать, что за его здоровьем пристально следят. И если только оно, не дай бог, критически ухудшится, автомобиль сам вызовет помощь и остановится у правой обочины, не мешая остальному транспорту.

Кардиограмму можно вызвать на штатный монитор навигатора, но это, вероятно, опция для особо любопытных. А вообще, все данные непрерывно записываются на флешку и впоследствии могут помочь и при постановке диагноза, и в расследовании.

Особенностью «кардиочувствительной» баранки будущего станет невозможность украшения ее всевозможными оплетками из магазина аксессуаров. То же относится и к набалдашнику рукоятки селектора.

На правах рекламы

ОАО
"БАЛАКОВОРЕЗИНОТЕХНИКА"
www.balrt.ru
Тел.: (8453) 49-67-92, 49-69-21

Европейское качество
по российской цене

- Защитная голограмма на всех упаковках!
- Надежность, обеспеченная современным мировым оборудованием.
- Ассортимент продукции – более 4500 наименваний.
- Поставки на конвейеры АвтоВАЗ, ГАЗ, КАМАЗ, УАЗ, FORD, GM, RENAULT.
- Доступный ценовой диапазон.

Реклама

Гидравлические тормозные шланги БРТ
гарантия эксплуатации – 3 года.

TADEM
ГРУППА КОМПАНИЙ
www.tadem.ru

ЭЛЕКТРОННЫЕ АККОРДЫ

Компания «Денсо» обратилась к идее интеграции смартфона в автомобиль и разработала программу «Арпеджио». Этот термин знаком музыкантам и означает особую технику исполнения аккордов, когда их отдельные звуки быстро следуют один за другим. В данном случае суть заключается в том, что автомобильный монитор, по определению расположенный дизайнерами удобно для водителя, перехватывает управление смартфоном, причем располагает ярлычки на экране оптимальным образом. Одновременно тачскрин самого телефона блокируется, так что, например, трение аппарата о карман пиджака или о чехол на поясе не вызовет сбоев в работе. Кроме того, «Арпеджио» блокирует те приложения, работать с которыми на ходу небезопасно, по мнению разработчиков.

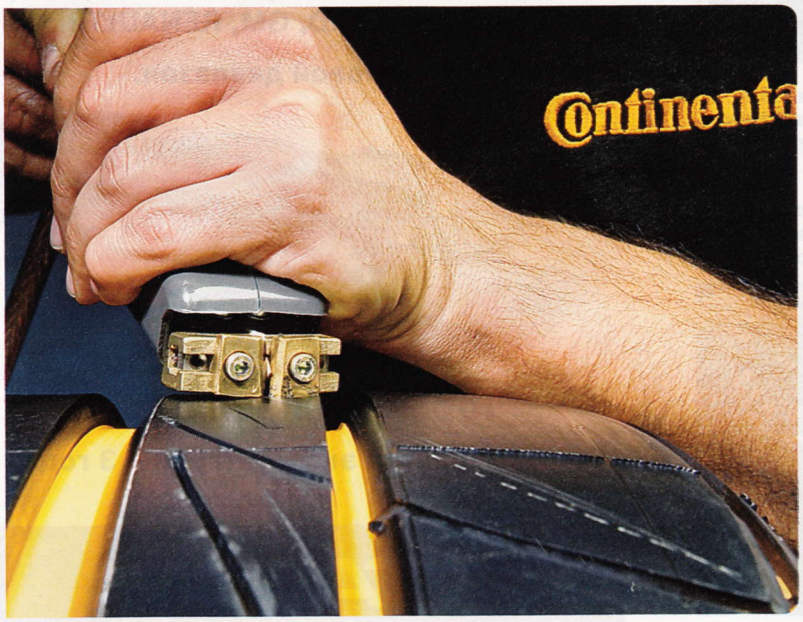
А вот поиск адресов и целей поездки, проигрывание музыкальных записей или файлов из Интернета, функции бортового компьютера, связь с социальными сетями, по их же мнению, не должна слишком уж отвлекать от управления авто.

Программа расставит ярлычки на штатном дисплее навигатора не так, как на смартфоне, а выберет их оптимальное расположение.

НЕДРОГНУВШЕЙ РУКОЙ

У ведущих производителей новые шины появляются с завидной регулярностью – минимум пару раз в год. А как вообще рождается шина? Сначала, конечно, рисунок протектора моделируют на компьютере. Но потом необходимо изготовить ходовой макет шины, который совсем не обязательно получится удачным. Что тогда – списывать в утиль дорогую экспериментальную пресс-форму? Первые образцы (в количестве до 800 штук!) нарезают... вручную. Резчик по резине может, поглядывая на чертеж, изготовить новый протектор с простым летним рисунком часов за шесть. Тонкая резьба по зимней резине, требующая множества ламелей, отнимает до 40 часов на колесо. Как ни странно, это все равно дешевле, чем изготовление пресс-формы.

Затем наступает этап тестов в условиях полигона, где найдутся все мыслимые типы дорожного покрытия, которое к тому же бывает мокрым или сухим. Сначала свежевырезанная покрышка проходит 500-километровую обкатку и лишь затем поступает в руки водителей-испытателей. Они будут бесчисленное множество раз разгоняться и тормозить, преодолевать крутые повороты... В общей сложности новый рисунок проверят 800 километрами (!) тормозного пути и 25 миллионами километров пробега. Неудивительно, что испытания растягиваются порой на годы.



Уверенной рукой резчик-виртуоз выполняет очередной хитроумный рисунок, который призван сделать эту шину «Континенталь» еще лучше, чем предыдущая модель.

РЕНОМЕ

Слово «реноме» имеет много толкований, но чаще обозначает репутацию товара. О репутации «Рено-Меган» в среде механиков и с точки зрения замены расходников рассказывает **Игорь Козлов**. Фото **Константина Якубова**.

ПО ТЕЧЕНИЮ

На подопытном автомобиле установлен 16-клапанный мотор K4M с фазорегулятором по впуску. Добраться до масляного фильтра можно и сверху, но удобнее снизу, сняв защиту моторного отсека (придется в любом случае, иначе не подберешься к сливной пробке). Два задних болта выкручиваем полностью, а три передних лишь ослабляем, после чего сдвигаем лист назад. Заливная горловина вполне удобна, а вот щуп не очень: на пластиковом стержне след свежего масла едва разглядишь. За это снижаем оценку.

Масло в коробках передач рассчитано на весь срок службы, но проверять уровень советуем регулярно. С механикой все просто, а вот в автомате нет ни щупа, ни боковой пробки на картере, поэтому контроль, мягко говоря, неудобен. Для начала снимаем глушитель впуска, чтобы добраться до заливной пробки сверху картера. Доступ к ней

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Renault Megane

ДЕБЮТ: 2008 год. Вначале поставлялся в Россию только в трехдверном варианте. Пятидверка появилась на рынке лишь два года назад.

КУЗОВ: 3- или 5-дверный хэтчбек.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, P4, 1,6 л, 106 л.с.; 2,0 л, 138 л.с.

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: M5, M6, A4 и CVT (вариатор).

ПРИВОД: передний.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Authentique, Confort, Limited Edition, Expression, Dynamique, Privilege.

ЦЕНА В ЯНВАРЕ 2012 ГОДА: 595 000–891 000 руб.

также перекрывает трос селектора выбора передач. Прежде чем его отсоединять, убедитесь, что рычаг – в положении *P*. Вывернув пробку, заливаем в агрегат пол-литра свежего масла. Теперь пускаем двигатель и даем коробке прогреться до рабочей температуры: 60 °С плюс-минус градус (дилеры контролируют температуру фирменным сканером Clip). Вывернув пробку снизу, сливаем излишки. Если вышло более 0,1 л, все в порядке. Меньше – повторяем процедуру, влив в агрегат еще пол-литра.

Потемневшее, с запахом гари масло следует заменить. Полный объем – 6 л, однако более 3,5 л не сольешь, разница остается взаперти в «бублике», гидроблоке и насосе. Для слива вывертываем нижнюю пробку на картере и соосный с ней пластиковый стаканчик. Имейте в виду: он одноразовый, поэтому непременно замените, как и уплотнительное колечко пробки. Момент затяжки стаканчика 9 Н·м, пробки – 35 Н·м. Залив 4 л масла, пускаем двигатель и сливаем излишки, как сказано выше. По регламенту фильтр не меняют.

Для слива охлаждающей жидкости в бачке радиатора предусмотрен удобный краник, а для выпуска воздушных пробок после заправки системы – штуцер прокачки, расположенный на термостате, поблизости от масляного щупа. Затруднений здесь не будет. Главное – помнить, что антифриз содержит ядовитый этиленгликоль.

Без приспособлений, показанных на фото, затевать замену привода ГРМ не рекомендуем. Операция довольно трудоемкая хотя бы потому, что нужно вывешивать силовой агрегат и снимать правую опору двигателя.

Другое дело поликлиновой ремень: в его приводе есть автоматический натяжитель, поэтому с настройкой ремня не ошибешься. Плохо только, что, отведя натяжитель в сторону, не зафиксируешь его в этом положении: на секторах нет отверстий под чеку. Для доступа снимаем переднюю часть подкрылка, вынув шесть пистонов и отвернув пару саморезов крепления к бамперу.

С заменой воздушного фильтра и свечей зажигания управились без особых хлопот. Главное – иметь соответствующий инструмент: короткую крестовую отвертку, головки «на 8» для катушек и «на 16» для свечей. Кстати, первый цилиндр – тот, что ближе к маховику.

Топливный фильтр установлен в погружном насосе и отдельно в запчасти не поступает. Если менять, то только в сборе с недешевым бензонасосом.

ШАГ ВПЕРЕД, ДВА НАЗАД

С заменой передних колодок справитесь наверняка. С задними сложнее, поскольку они работают и на ручной тормоз, а поршни механизмов надо не вдавливать, а вкручивать. Для этого понадобится специальное приспособление, которое стоит купить: оно дешевле визита к официальному дилеру. Компенсировать удлинение тросов ручника сложнее обычного: чтобы добраться до заветной гайки на уравнителе, нужно полсалона разобрать – снять подлокотник и центральную консоль. Это минус.

Для замены ламп головного света снимаем фару. Вывернув два болта и вынув чеку нижнего крепления, вынимаем фару по оси авто. Разъем можно не отсоединять: длины проводки хватает, чтобы перевернуть фару вверх крышками. Для извлечения патрона «габарита», дабы не тянуть за провода, советуем изготовить приспособление в виде вилки с загнутыми кончиками зубьев и расстоянием между ними 8 мм. Можно даже из обычной, столовой. При установке фары следим, чтобы нижний фиксатор вошел в направляющую.

Отметим, что конструкторы «Рено» сделали шаг навстречу автолюбителям – продумали технологию демонтажа фар (на машине в предыдущем исполнении фару, не сняв бампер, не вынешь). Однако, продумав одно, упустили из виду другое: чтобы заменить лампы в противотуманках, бампер придется-таки демонтировать, иначе не подлезть. Справа доступ перекрывает бачок омывателя, слева – резонатор впуска.

Фонари при замене ламп тоже нужно снимать, и здесь конструкторам уже нет оправдания: стоило предусмотреть окна в кузовных панелях. Сложнее всего с правой наружной секцией: для начала отвертываем три гайки под ключ «на 10» и снимаем бокс с инструментом, в котором лежат домкрат, баллонник и буксирная проушина. Затем отгибаем клапан обшивки и выкручиваем пластиковые гайки-барашки: одна расположена по оси авто, другая – поперек. На морозе эти гайки запросто лопаются, поэтому прежде загоните машину в теплый бокс и дайте ей отогреться. Вынимаем секцию аккуратно, стараясь не поцарапать крыло и не расколоть рассеиватель: сперва сдвигаем фонарь от продольной оси авто, затем вытягиваем его строго по оси.

Чтобы снять внутренние секции в крышке багажника пятидверного хэтчбека, вынимаем лючок обшивки и вывертываем два самореза. Одна из ламп здесь двухнитевая, хотя назначение второй спирали осталось загадкой: ни на «стоп», ни на противотуманный свет не реагирует.

Противотуманный фонарь встроен в бампер; единственное неудобство в том, что его изнанка вечно в грязи. Дополнительный стоп-сигнал – на светодиодах. Служат они значительно дольше ламп накаливания, и возможно, что менять вовсе не придется.

Для доступа к салонному фильтру снимаем боковой щиток туннеля пола со стороны пассажира и, вывернув саморез, вынимаем из корпуса отопителя правый воздуховод. Лючок фильтра имеет меньшую высоту, чем сам фильтроэлемент, поэтому, устанавливая последний, слегка сожмите его в вертикальной плоскости.

НЕКОТОРЫЕ РАБОТЫ ПО ЗАМЕНЕ, тыс. км (лет)

Масло в двигателе, масляный фильтр	15 (1)
Воздушный фильтр	15
Топливный фильтр	–*
Фильтр салона	15
Свечи зажигания	15
Поликлиновой ремень	60 (4)
Ремень ГРМ (вместе с роликами)	60 (4)
Масло в КП	–*
Жидкость в усилителе рулевого механизма	90 (3)
Антифриз в системе охлаждения	90 (3)
Жидкость в приводе тормозов	90 (3)
Промывка форсунок	30 (2)**

*На весь срок службы, замена по состоянию.
**Рекомендация дилеров.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ОТДЕЛЬНЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ, руб.

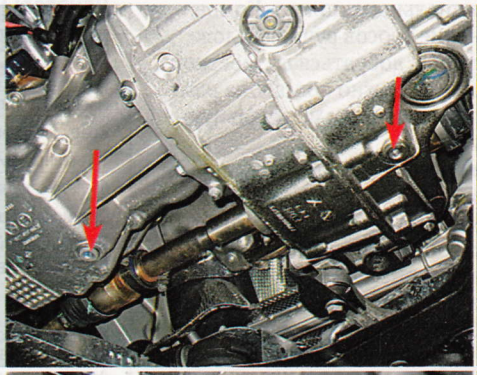
Компьютерная диагностика двигателя	1650
Диагностика ходовой части и тормозов	1320
Замена масла и фильтра двигателя (масло Elf 5W-40*)	825
Замена фильтра воздушного или салонного	495
Замена привода ГРМ	4455
Замена поликлинового ремня	1485
Замена охлаждающей жидкости	1485
Замена масла АКП (масло Elf RenaultMatic D3*)/МКП (масло Elf Tranself TRJ 75W-80*)	1650/1485
Замена тормозной жидкости	1485
Замена тормозных колодок передних/задних	1485/1815
Замена тормозных колодок передних вместе с дисками	1815
Нормочас	1650

*Рекомендовано производителем.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ ЗАПЧАСТЕЙ У ДИЛЕРОВ, руб.

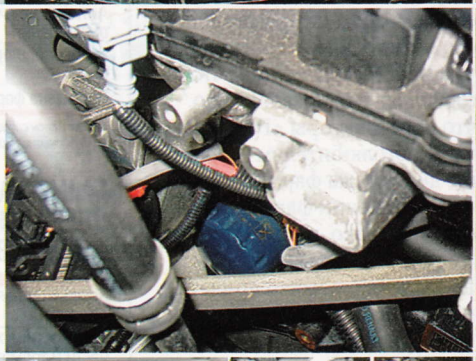
Щетки стеклоочистителей (две передние и одна задняя)	2660
Масло в двигатель (порция на одну заправку 4,8 л)	2300
Ремень поликлиновой	770
Автомат натяжителя поликлинового ремня вместе с роликом	3490
Масло в МКП/АКП (при замене порция на одну заправку 2,7/4,0 л соответственно)	1185/1760
Тормозные колодки передние/задние	2890/2830
Тормозные диски передние	6140
Фильтры: масляный/ воздушный/салонный	315/ 1195/1400
Свечи зажигания (комплект)	1050

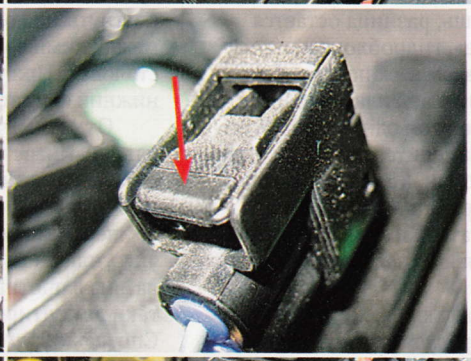
Вид на силовой агрегат снизу со снятой защитой моторного отсека: пробки двигателя и АКП показаны стрелками (агрегаты K4M и DP0). Масляный фильтр легко отвернуть цепным съемником, места хватает.



Фильтроэлемент асимметричен, поэтому встает в кассету только в одном, правильном положении. Доступ к тормозному бачку приемлемый.

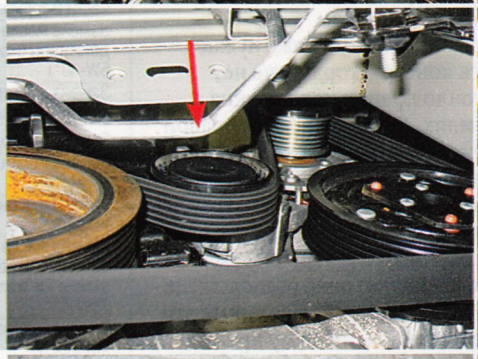
Из-под капота масляный фильтр хуже доступен, но, имея съемник-чашку, подобраться можно. Прежде чем откручивать, подстелите ветошь под струйки масла.

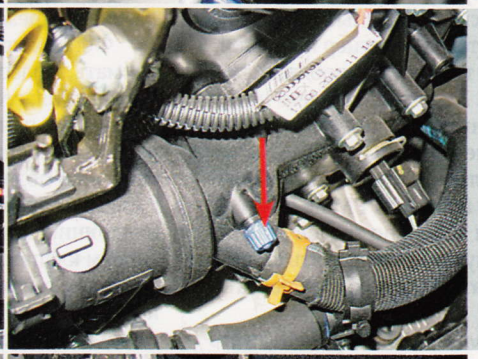




Чтобы снять разъем с индивидуальной катушки зажигания, нажимаем на этот усик (стрелка). Катушки закреплены болтами под ключ «на 8». Свечной ключ – «на 16».

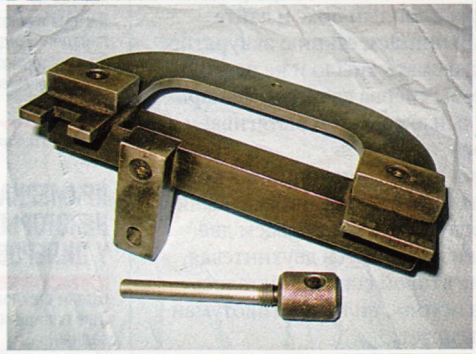
Поликлиновой ремень снабжен автоматическим натяжителем, и это плюс. Поворачиваем его по часовой стрелке ключом «на 16», надев на прилив сверху ролика (по стрелке).

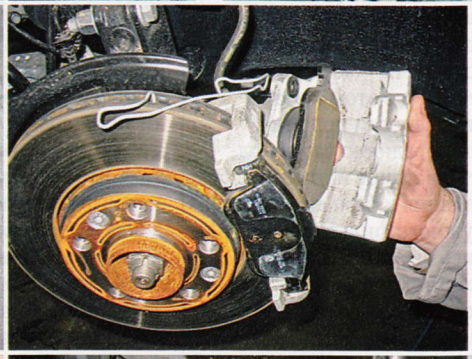




После заправки системы охлаждения выгоняем воздушные пробки через золотник под этим колпачком (показан стрелкой). Как правило, проблем не бывает.

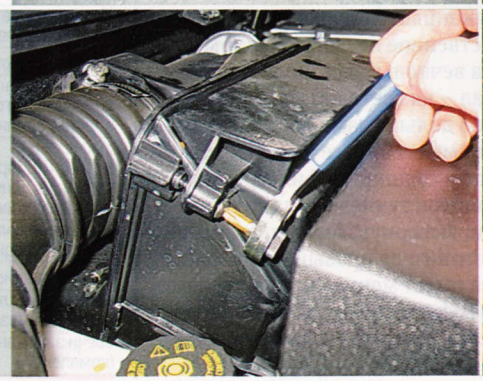
Не имея подобных приспособлений для фиксации валов и не представляя четкой последовательности действий, приступать к замене привода ГРМ не стоит.

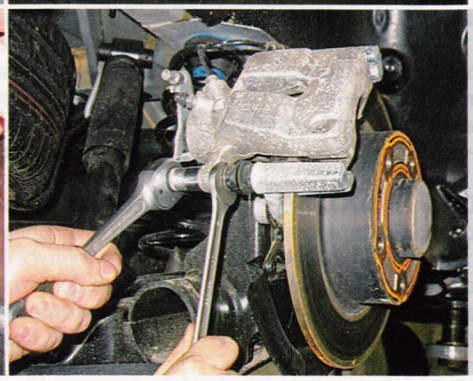




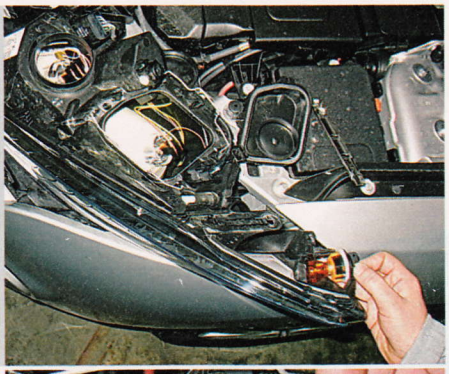
Передний тормоз: внутреннюю колодку с трехпалой пластиной вставляем в поршень, наружную – в седло скобы. Направляющие очищаем от продуктов износа и смазываем.

Для саморезов крышки воздушного фильтра понадобится короткая крестовая отвертка. Неудобное решение, мы применили бы крепеж под «Торкс» или головку.

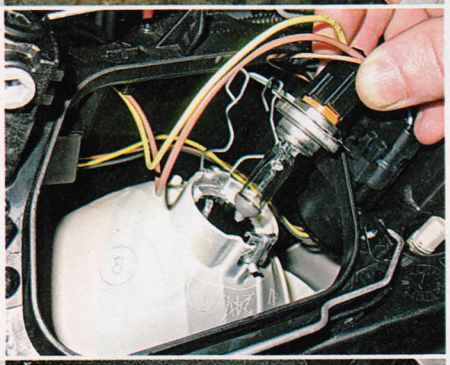




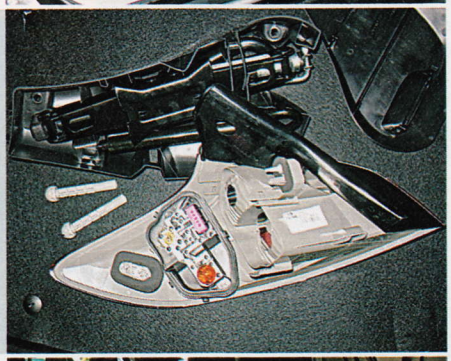
Направляющую заднего тормоза придерживаем ключом «на 15», выкручивая болт ключом «на 13». Формально нижние болты одноразовые, со стопорящим герметиком на резьбе.



Уложив снятую фару таким образом, разъем можно не отсоединять. Контакты патрона поворотника скользящие. Для извлечения патрона «габарита» желательно иметь приспособление.

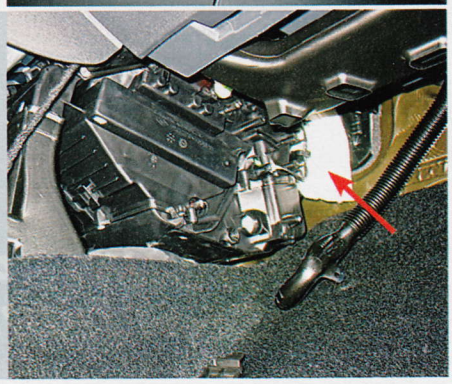


После снятия фары поменять большинство лампочек несложно. Перед установкой крышки секции ближнего света проверьте, на месте ли уплотнитель.



Правый фонарь, наружная секция: вначале нужно снять бокс с инструментом. Плата с лампами фиксируется тремя защелками, которые следует отгибать от центра.

Правый фонарь, внутренняя секция. Что мешало предусмотреть отверстие в крышке багажника для нормального доступа к изнанке фонаря?



Салонный фильтр показан стрелкой. Обратите внимание, как он сжат в вертикальной плоскости. А иначе его просто не просунешь в отверстие корпуса.

ОЦЕНКА ТРУДОЕМКОСТИ ОБСЛУЖИВАНИЯ*

Замена масла в двигателе

+ Удобная заливная горловина, приемлемый доступ к фильтру.
− След свежего масла на щупе едва просматривается.

Замена воздушного фильтра

+ Однозначная ориентация фильтроэлемента.
− Неудобный крепеж крышки-кассеты: нужна очень короткая крестовая отвертка.

Замена свечей зажигания

+ Хороший доступ.
− Бывает сложно вынуть катушки из-за прилипших уплотнителей.

Замена поликлинового ремня

+ Есть автомат натяжителя.
− Нет отверстий в секторах для чеки.

Замена ОЖ двигателя

+ Есть удобный краник на радиаторе и штуцер для выпуска воздушных пробок.
− Нет сливной пробки на блоке двигателя.

Замена топливного фильтра

+ Сравнительно большой ресурс.
− Заменяется только в сборе с бензонасосом.

Замена масла в КП **

+ Масло рассчитано на весь срок службы.
− Сложно контролировать уровень в АКП.

Замена тормозных колодок

+ Привычная конструкция.
− Требуется приспособление для ввертывания поршней задних механизмов.

Замена салонного фильтра

+ Приемлемый доступ.
− Фильтроэлемент нужно сильно сдавливать при установке.

Замена ламп в головных фарах

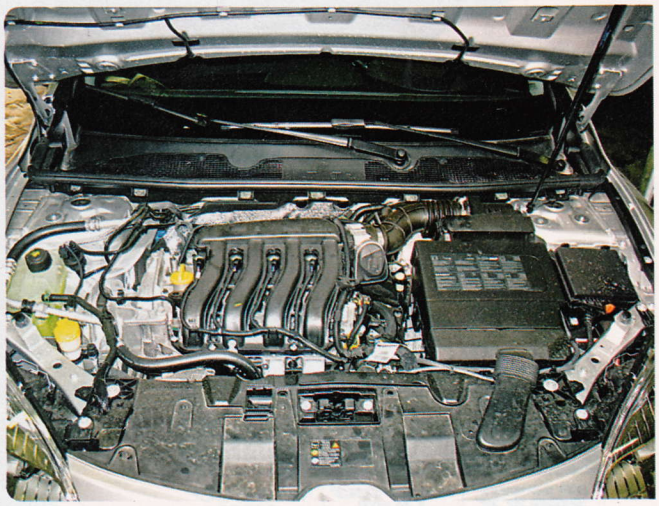
+ Понятное описание в инструкции.
− Фару придется снимать. Для замены ламп в противотуманках надо снимать бампер.

Замена ламп в фонарях

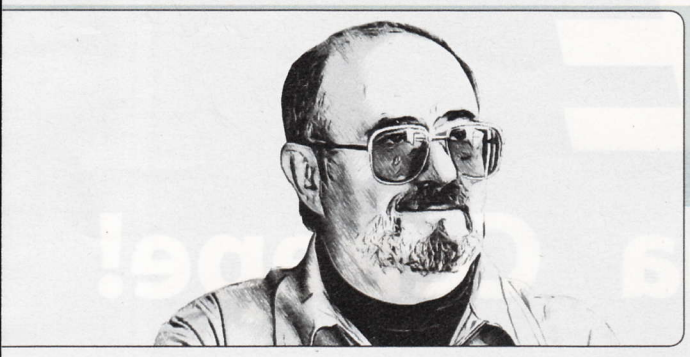
+ Понятное описание в инструкции.
− Фонари надо снимать.

ИТОГО: Больше всего проблем с заменой ламп. Привод ГРМ не в счет: вряд ли кто обслуживает его самостоятельно. В остальном, за исключением контроля масла в АКП, – твердая четверка.

*Автомобиль с двигателем K4M в сравнении с «Ладой-Приора», трудоемкость обслуживания которой условно оценена в четыре балла по пятибалльной шкале (ЗР, 2008, № 1).
**Для версии с МКП.



Благодарим компанию «Автомир-Рено» на Озерной улице (Москва) за содействие в подготовке материала.



МЕНЯТЬ НЕЛЬЗЯ ОСТАВИТЬ

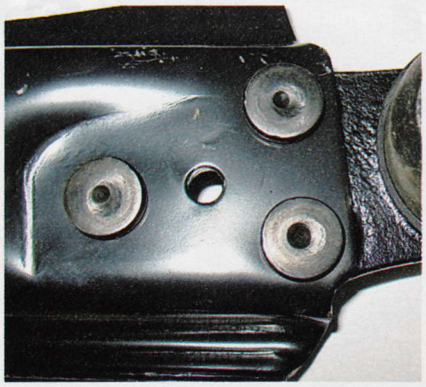
У несведущего человека ремонт машины вызывает благоговейный ужас, и, казалось бы, очевидные вещи вдруг обретают неожиданное толкование. Прикладную мифологию изучал Анатолий Вайсман.

В автомобиле тысячи деталей, и каждая норовит выйти из строя. Это вполне укладывается в материалистическое понимание мира: железка работает, изнашивается, становится тоньше и, наконец, выходит из допустимых размеров или просто ломается. Но отчего сроки службы узлов и механизмов, работающих, казалось бы, в одинаковых условиях, порой различаются в разы? Вот характерный пример.

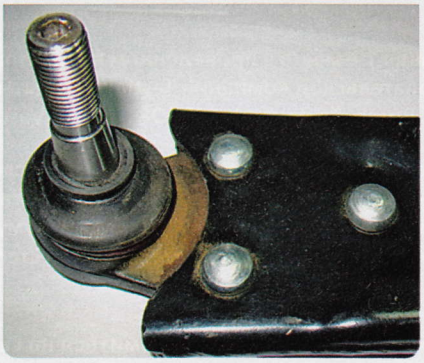
У многих автомобилей наконечник правой рулевой тяги изнашивается значительно быстрее, чем его собрат слева. Почему? Оказывается, условия их работы вовсе не одинаковы. На долю правого колеса, а заодно и всего, что с ним связано, включая рулевую тягу, на наших дорогах приходится гораздо больше ударов, грязевых, солевых и водных ванн. Более того, вся правая сторона машины, как правило, ветшает быстрее. Конечно, если денег и времени не жалко, можно заодно с правым наконечником заменить и левый. Только зачем, если тот вполне еще годен?

Увы, некоторых убедить в этом непросто! На днях прикатила к нам «Мазда-6» на замену наконечников. Проверили. Один совершенно живой! Но владелец настаивал на замене обоих, ибо в сервисе ему «по секрету» шепнули, что после пробега 120 тысяч километров наконечники положено менять. Еле удалось убедить, что замену большинства узлов и деталей завод-изготовитель не регламентирует с привязкой к пробегу. А «секретная информация» от мастеров сервиса имеет экономическую подоплеку – на «чайнике» можно неплохо заработать. Завод же оговаривает только замену расходников: ремней, фильтров, свечей, жидкостей, масел. Интервалы четко прописаны в инструкции по техническому обслуживанию.

А вот как менять ту или иную деталь – другая песня. И ее мотив уж не тот, что был популярен еще недавно. Так, шаровые опоры на старых моделях (вроде «классики» ВАЗа) крепили к рычагам болтами – такова была общемировая практика. Но со временем опоры ради удешевления производства посадили на заклепки. Это усложнило ремонт и повысило его цену: теперь для замены опоры надо высверливать крепеж. Если замена опоры на «классике» обходилась в 400–600 рублей, то с заклепками – втрое дороже. Однако и это не всё. Поначалу на заклепках делали центровочные лунки – высверливать можно было прямо на автомобиле, не снимая рычаг. Но позже лунки упразднили, ведь на конвейере они не нужны. Теперь рычаг, как правило, приходится демонтировать и «воевать» с ним в тисках или на сверлильном станке, – само собой, стоимость работы существенно подскакивает.



Шаровая опора на заклепках: видны центровочные углубления.



Здесь применили заклепки без центровочных углублений.

Будь у производителя возможность, он весь автомобиль делал бы одним ударом штампа. Уже есть рычаги с приваренными опорами: при их износе приходится менять весь узел. Попытки удалить из такого рычага опору и приварить другую не оправдываются: работа весьма трудоемкая, притом не факт, что после этих мучений не «убежит» развал. А ведь он на многих моделях уже нерегулируемый. Это касается и рычагов с опорами, запрессованными «на горячую». Впрочем, сервису это только на руку – он свое возьмет.

Другой распространенный миф касается амортизаторов: их, мол, надо менять только парами. Эта байка, повторенная тысячи раз, стала законом. Когда после проверки подвески говоришь заказчику, что нужно заменить один амортизатор, поскольку второй вполне сохранил свои характеристики, это вызывает недоверие. «А как же устранить тогда крен машины после замены?» – вопрошает он. Но ведь кузов стоит на пружинах, – значит, амортизаторы, если они не газонаполненные, на его высоту никак не влияют. А вот просадка пружин – явление реальное. Из-за него кузов может накреняться, опускать нос или хвост...

Если нет специального оборудования, проверку амортизаторов стоит начать с задних. Коли видны масляные потеки, узел неисправен. При сомнениях раскачиваем углы кузова вверх-вниз и, отпустив, следим, как затухают колебания. Амортизатор хорош, если после толчка свободный кузов сразу, на первом же цикле, останавливается. Ну а качнется больше одного раза – негоден! При проверке передней подвески не только качаем нос машины, но и держим руку на торце штока амортизатора. Если ощущаются толчки в руку – не в порядке опорный подшипник или сам амортизатор. По течи жидкости оценить передний амортизатор сложней. Она возможна, например, и при негерметичности упорной гайки корпуса стойки,

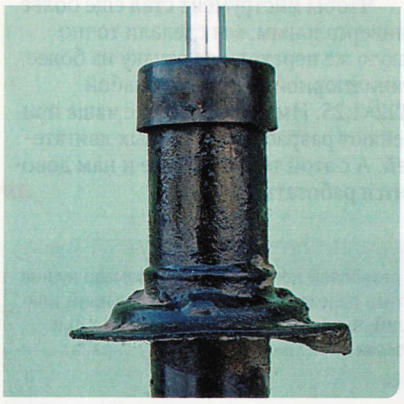
где в масляной ванне как раз и расположен амортизатор. Вместе с передними амортизаторами меняем, как правило, и опорные подшипники. На многих автомобилях они первыми начинают стучать.

Еще один вопрос: обязательно ли нужно при замене ремня ГРМ менять помпу? Некоторые мастера настаивают: менять непременно! Чем они руководствуются? Аргумент железный: помпа – ответственнейший узел, ее поломка способна угробить весь мотор. А при замене ремня – вот она, рядышком: поставь новую, лучше перестраховаться... При этом убеждают цифрами: «У вас ремень надо менять при пробеге 90 тысяч, а срок службы помпы всего 150–200 тысяч. Что, если до следующей замены ремня она не доживет?».

Часто это просто форма вымогательства. Но не всегда. Редкая помпа ломается неожиданно. Сначала всё громче шумят подшипники, затем, из-за большого люфта валика, начинает течь жидкость, и лишь на заключительной стадии узел клинит. Последние годы качество деталей падало, и, увы, поврежденная помпа может терять жидкость так быстро, что только упусти момент – и останешься без мотора. Оценить же ее состояние при замене ремня может не каждый. Нужен добросовестный специалист. Некоторые автопроизводители (в том числе АВТОВАЗ) уже и помпу относят к расходникам, требуя менять при заранее оговоренном пробеге. Короче, увидев под машиной лужу антифриза, не удивляйтесь. Хорошо, если сервис рядом.

И еще к вопросу о качестве. Всё чаще люди просят избавить от стука гидрокомпенсаторов – дескать, сделать это нетрудно. Но ведь определить, какой конкретно стучит, не так-то просто, особенно если стучит не один. Допускаю, что для маэстро Спивакова эта задача – пустяк, но на то он и маэстро. А механик – обычный человек. Звук распространяется по всей клапанной крышке, и можно лишь приблизительно обозначить зону, откуда он доносится. Чтобы гарантированно избавиться от стука, возможно, придется менять все. Конечно, это накладно, но вряд ли дороже, чем пригласить для точной диагностики знаменитого скрипача и дирижера. Тут как в старой французской поговорке: «Чтобы быть красивой – надо страдать!». ЗР

Эта шаровая опора держится в рычаге на прессовой посадке.



Амортизатор свое отработал. Менять без всякой жалости!

На правах рекламы

реклама

MYSTERY

www.mysteryelectronics.ru

FULL HD 1920X1080

2" TFT

ВИДЕОРЕГИСТРАТОР MYSTERY MDR-810HD

- Размер ЖК-экрана: 2.0"
- 2 светодиода ночной подсветки
- Максимальное разрешение:
  - видео 1920x1080 пикселей
  - фото 4608x3456 пикселей
- Угол обзора видеокамеры: 120°
- Угол поворота объектива: 180°
- Угол поворота экрана: 270°
- Формат видеозаписи: H.264/MOV
- Формат фото: JPG
- ТВ-выход: AV/HDMI

HDMI SD micro USB AV out

CYCLE RECORDING MOTION DETECTION

Электронный свидетель, который всегда на вашей стороне

2" TFT

FULL HD 1920X1080

ВИДЕОРЕГИСТРАТОР MYSTERY MDR-800HD

- Размер ЖК-экрана: 2"
- Видеосенсор: 5МП
- Максимальное разрешение:
  - видео 1920x1080 пикселей
  - фото 4000x3000 пикселей
- Угол обзора видеокамеры: 120°
- Поддерживаемые форматы: H.264/AVI
- ТВ-выход: HDMI

HDMI SD AV out USB

CYCLE RECORDING MOTION DETECTION

ЛОВИМ ТОЧКИ

Время, потраченное на изготовление несложного приспособления, окупится экономией денег, нервов и сил, считает **Геннадий Емелькин**.

При замене цепи или зубчатого ремня привода ГРМ важно сохранить правильные фазы газораспределения, поэтому работа обязательно выполняется при таком положении коленчатого вала, при котором один из поршней (чаще всего – первого цилиндра) находится в верхней мертвой точке – ВМТ. Это строго оговорено в соответствующих руководствах для мастеров сервиса и любителей-самоучек. В прошлом на шкивах, маховиках или иных вращающихся деталях, связанных с валами, ставились метки, которые надо было совмещать с ответными на корпусных деталях двигателя. Это позволяло достаточно точно фиксировать в нужном положении коленчатый вал двигателя и валы системы газораспределения.

Но на современном моторе меток может и не быть. Многие операции сборки ныне доверены роботам, а оставшиеся ручные максимально формализованы – чтобы избавить работника от необходимости что-либо совмещать, рискуя ошибиться. Для жесткой фиксации валов в строго определенных положениях (и с минимальными затратами времени и сил сборщика!) используется специальная оснастка в виде различных пластин-фиксаторов, шаблонов и т. п. Простые и надежные, они исключают возможность неправильной сборки агрегата. Таким образом, отказ от меток вполне логичен.

Но почему бы их все же не сохранить, чтобы впоследствии не испытывать затруднений при ремонте? Оказывается, тут действуют чисто экономические законы. Производители как автомобилей, так и двигателей или иных комплектующих совсем не заинтересованы кормить сторонние сервисы! Для большого бизнеса лучше, чтобы автомобиль от и до ремонтировался у официального дилера. Неспроста всё чаще в конструкциях встречаем сложные и мало подходящие для традиционных видов ремонта узлы. Исчезновение меток – лишь один пример общей тенденции. (К слову, на отечественных моторах их пока не упразднили.)

Итак, ремонтируем двигатель без меток, – как выйти из положения? Можно, конечно, купить уже упомянутый специализированный инструмент. Но пластины-фиксаторы, оправки и т. д. не всякому по карману, обычные цены на фирменные приспособления – от 15 000 рублей! Покупать такие, чтобы воспользоваться раз-другой, расточительно. Разве что для небольшой мастерской, где они окупятся.

Второй вариант – сделать приспособление самостоятельно. Именно так мы и поступили, взявшись менять цепь на 16-клапанном 1,6-литровом двигателе FSI (BLF) «Шкоды-Октавия». Индикаторную стойку, необходимую, как указано в руководстве по ремонту, для установки поршня первого цилиндра в ВМТ, сделали свою.

В основе конструкции корпус обычного нутромера.

Его верхний конец, куда устанавливается индикатор, оставили без изменений. Доработали лишь нижний: сняли боковую насадку, немного опилили конец трубки нутромера и нарезали на ней резьбу М10. Переходную втулку сделали из корпуса свечи зажигания: спилив завальцовку, удалили керамический изолятор с центральным электродом и боковой электрод. На внутренней поверхности корпуса нарезали резьбу М10: он будет навертываться на трубку нутромера. А для удлинения штока нутромера подошла оправка из его же комплекта – просверлив в ее торце отверстие, напрессовали на шток.

Пользоваться стойкой элементарно просто: ввертываем в первый цилиндр вместо свечи, затем аккуратно поворачиваем коленчатый вал до касания поршнем штока приспособления – стрелка начнет двигаться. О приближении к ВМТ конца такта сжатия говорит шипение выходящего воздуха. А максимальное отклонение стрелки соответствует предельному верхнему положению поршня.

Чтобы инструмент стал еще более универсальным, мы сделали точно такую же переходную втулку из более миниатюрной свечи – с резьбой М12×1,25. Именно такие всё чаще применяют разработчики новых двигателей. А с этой техникой уже и нам доводится работать! ЗР

Приспособление в сборе. Стрелочный индикатор позволяет поймать ВМТ поршня с весьма высокой точностью.

На резьбовой конец трубки нутромера нужно навинтить переходник из свечи – больший или меньший, в зависимости от задачи. На шток напрессовали удлинитель (наверху справа).

Дмитрий Крутов из Татарстана за совет по ремонту стеклоподъемника «Калины» получает «Подарочный набор автомобилиста» от компании «Обнинскоргсинтез». **Владимир Александров** из Москвы за удачные советы по эксплуатации автомобилей – канистру масла ZIC южнокорейской фирмы SK Lubricants. **Максим Федотов** из Тольятти за путевой ремонт бензонасоса – набор ручного инструмента от компании СОРОКИН.

ЛУЧШИЕ СОВЕТЫ НОМЕРА

Д. КРУТОВ

Отказы электростеклоподъемников на «калинах», увы, случаются. Об этом писал и ЗР. Когда подобное произошло на моей машине, решил устранить неисправность самостоятельно. Первым делом убедился, что механических неполадок в конструкции нет, электропитание поступает, – значит, виноват моторчик. Зафиксировал стекло в верхнем положении малярным скотчем и очертил контуры направляющих в двери, чтобы в дальнейшем заново не регулировать. Затем снял механизм, разобрал электродвигатель. Коллектор был грязный, с цветами побежалости из-за плохого контакта проводков и ламелей: соединения обжаты недостаточно. Я их тщательно пропаял, зачистил коллектор и смазал механику. Стеклоподъемник с тех пор работает нормально.

В. АЛЕКСАНДРОВ

Резиновые чехлы обычно крепятся на ШРУСах стальными хомутами. Недостатки их, увы, давно известны: то диаметр не подберешь, то нужен специальный ключ, чтобы затянуть, то обнаружишь, что затяжка ослабла, – ведь хомут не обладает такой эластичностью, с которой мог бы компенсировать усадку резины. Рекомендую крепить чехлы пластиковыми одноразовыми хомутами. Желтые (отечественные) в мороз иногда лопаются, поэтому я применяю импортные, морозостойкие. Их отличает почти белый цвет. А чтобы хомут лучше затягивался, поверхность чехла смазываю литолом.

* * *

Работая с системами зажигания, всякий может почувствовать, что такое 20 кВ: пусть сила тока невелика, но тряхнет чувствительно! Как уберечься? Я пользуюсь простым и недорогим способом – обматываю пальцы лавсановым скотчем. (Первый признак лавсана – значительная жесткость при растягивании.) Проверено не раз: даже один слой уверенно держит напряжение около 30 кВ.

М. ФЕДОТОВ

Вдали от дома впрысковый мотор стал неадекватно реагировать на педаль газа: чем резче жмешь, тем глубже провал. Скорее всего, засорился сетчатый фильтр на входе в бензонасос. Ведь его площадь, если сравнивать с основным фильтром, мала – вот и забивается первым. Даже на тех авто, где доступ к сеточке относительно прост (например, ВАЗ-2110), менять ее все равно хлопотно! Я поступил проще: хорошенько продул каналы нагнетания и слива на модуле бензонасоса. Грязь с сетки отлетела, позволив ей еще какое-то время сносно работать. И пусть это решение временное (менять сеточку всё равно вскоре придется), но оставшиеся до места назначения 700 км я проехал без приключений.

Н. СТЕПАНЧЕНКО,

Тверская область

Направляющие (уплотнители) дверных стекол, особенно на отечественных авто, зимой иногда накрепко примерзают к стеклам. Речь в первую очередь о тех, у которых структура наружных поверхностей текстильная. Мой способ борьбы с этим явлением прост. Вооружившись стеариновой свечой (она на ощупь твердая, к рукам не липнет, не плавится), заостряю ее кончик, чтобы как следует натереть им уплотнитель по всей рабочей поверхности, в том числе внутри. После такой обработки стекло скользит в направляющих легко, не вмерзает в них.

Р. ГАФНУЛЛИН,

Набережные Челны

На автомобиле хватает труднодоступных мест, куда рукой не подберешься. А если там уронишь, например, гайку, вовек не достанешь. Специально для таких случаев я сделал нехитрое, но не раз выручавшее меня приспособление – стержень длиной около полуметра с небольшим сильным магнитом (от компьютера) на конце. С его помощью удается даже наживить гайку на резьбу шпильки или нацелить в нужное место саморез. Останется только докрутить их и затянуть длинным ключом-трубкой или отверткой.

От отдела эксплуатации ЗР. *При разборке подобных узлов желательны также магнитные ключи или отвертки. Любой ваш ключ в сочетании с «супермагнитом» автоматически превратится в суперключ!*

Н. ЗЕМСКОВ,

Московская область

Выпускная труба ВАЗ-2110 оторвалась от глушителя прямо по сварному шву! Серьезный ремонт я отложил, найдя более простое решение: соединил части куском подвернувшегося под руку резинового армированного шланга (дюрит) наружным диаметром 40 мм. Слегка сточив концы резинового «протеза» на конус и смазав литолом, плотно загнал их в отверстия. Двигатель после этого работал нормально, потери мощности из-за сужения «дымохода» не ощущалось. Этой времянки хватило на два месяца, пока шланг не задубел.

От отдела эксплуатации ЗР. *Резина, не предназначенная для работы в таких условиях, подвергается одновременному воздействию высоких температур и агрессивных продуктов сгорания, становится хрупкой и ломкой, как эбонит. Но для аварийного ремонта этот способ вполне пригоден.*

ДО ПОСЛЕДНЕЙ КАПЛИ

За решение задачи «Теоретическая экономика» (ЗР, 2011, № 11) **Артем Максименко** из Карелии получает навигатор MNS-520MP фирмы Mystery Electronics с высокопроизводительным процессором Samsung и GPS-модулем NXP компании Philips Semiconductors.

Итак, к условию. Какие еще эффективные действия, кроме общеизвестных, можно предпринять, чтобы при минимуме топлива в баке уехать как можно дальше?

Одной из первых отозвалась дама, предложившая ездить разувшись. Совершенно справедливо: босиком уж точно лишний раз на колючие педали давить не станешь! Многие устремили фантазию на вылавливание последних капель и даже паров бензина из системы питания. Ну а мечтатели советовали просто повысить термический КПД *исправного* мотора. Это, конечно, самый верный путь, только требует многих лет на глубокие исследования и миллионных вложений. Вряд ли это достижимо на обочине дороги!

Радикально настроенные готовы снять с машины всё, без чего можно ехать. Даже батарею – пусть, мол, работает на генераторе! Другие, напротив, советуют избавиться от генератора и двигаться только на аккумуляторе, отключив все электроприборы. А заодно выкинуть систему выпуска, поменять фазы газораспределения, распредвалы, поршни, клапаны...

Максимум внимания аэродинамике! Некоторые предлагают обтянуть машину пленкой – и снизить C_x вдвое. Другие, наоборот, – вынуть все стекла, чтобы воздух *«свободно проходил через проемы»*. Но вот конфуз: машины Формулы-1, считай, вообще без кузова, а сопротивление у них такое, что для быстрой езды подавай сотни сил!

Самый же философский рецепт таков: *«Если машина едет легко, это и будет означать малый расход топлива»*. Знать бы только, когда ей легко... Допустим, при полном дросселе на пятой передаче ВАЗ-2112 вышел на скорость 120 км/ч. Для ее сохранения газ придется прикрыть, снизив мощность примерно до 25 кВт. Машина пройдет 100 км за 0,83 часа и съест 7,2 л. За час – 8,64 л. При скорости 90 км/ч мощность 13 кВт – и расходы меньше: 5,5 л/100 км, или 4,95 л/ч. Но не вдвое! Значит, удельный расход стал больше. Если же ехать со скоростью 50 км/ч, мощность составит 4 кВт, путевой расход 3,5 л/100 км, или 1,75 л/ч. Еще медленнее? Мотор может начать работать неустойчиво, расход станет расти.

Больше топлива экономит тот, кто хорошо знает трассу. Ведь даже спуск с горы оплачен теми граммами, что сгорели раньше! Если перед длинным подъемом на высшей передаче нужен разгон, делаем это расчетливо – неоправданные ускорения увеличивают потери. На обычной машине, негибриде, сводим к минимуму и торможения. Кстати, опытному водителю это позволит ехать экономичнее, чем с включенным круиз-контролем: электроника хитрить не умеет!

Экономичность машины ухудшается и на неровной дороге. Машину трясут не колдобины, ведь они неподвижны, часть энергии мотора рассеивают амортизаторы, шины, сайлентблоки – неспроста же нагреваются! Затем – шаровые опоры и пальцы трапеции, ШРУСы, муфты. То есть всё, что на плохой дороге колеблется, преодолевая трение. Это заметили немногие. Наш призер, отметив все реальные способы экономии, написал: *«А еще я вставил бы вместо амортизаторов палки, чтобы ликвидировать ход подвески»*. Мысль изящная, верная, но – из области чистой теории. Как и многие, вряд он стал бы это делать, добираясь на последнем литре топлива.

Итак, **для снижения расхода топлива нужно ехать по возможности на высшей передаче с минимальной устойчивой скоростью.** Скажем, по хорошей дороге – 50 км/ч на пятой передаче. Этот порог скорости зависит от особенностей машины: если мотор начинает дергаться, расход топлива растет. На сложных участках дороги высшей может оказаться не пятая, а, например, четвертая передача или даже третья. Тогда и скорость меньше.

Всем, кто ломал голову над этой задачей, – спасибо. Поздравляем Артема Максименко с победой!

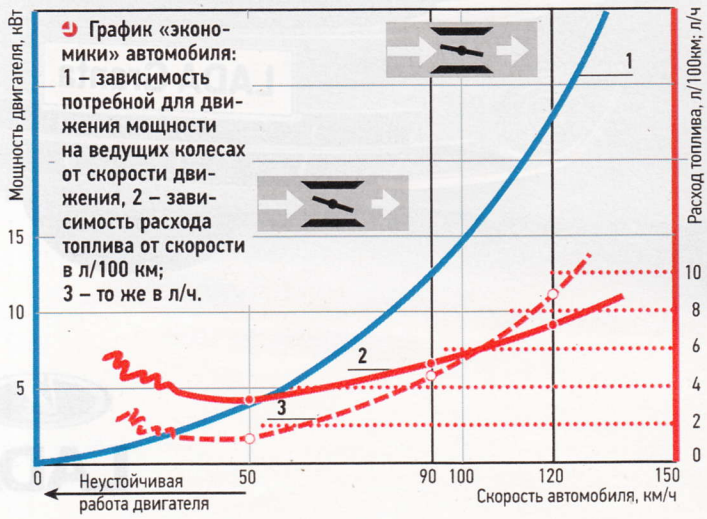


График «экономики» автомобиля: 1 – зависимость потребной для движения мощности на ведущих колесах от скорости движения, 2 – зависимость расхода топлива от скорости в л/100 км; 3 – то же в л/ч.

ЗАДАЧА № 50

ОЙ, МОРОЗ, МОРОЗ

На моем «Форде-Транзит» зимние нешипованные шины. По ледяной трассе в мороз за тридцать при размеренном стиле езды могу, если нет бугров или колейности, уверенно держать до 100 км/ч. Конечно, резко не торможу и не давлю на газ, сцепление включаю аккуратно, баранку кручу дозированно. А ударит оттепель – на льду машина заставляет волноваться. Естественно, на сильно загруженных дорогах я не экспериментировал. Если мои наблюдения верны, как объяснят разницу в поведении опытные водители?

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 марта 2012 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, или по e-mail: exp@zr.ru. Укажите ваш контактный телефон или иной способ быстрой связи. Победителя представим в июньском номере журнала.

ФАМИЛЬНЫЕ ЧЕРТЫ

С появлением нового «Опеля-Астра» предыдущая модель с заводским индексом H, по-прежнему выпускаемая, получила приставку к имени: «Фэмили». Ее характерные черты изучал **Игорь Козлов**. Фото **Константина Якубова**.

Покупка новой машины – дело хоть и приятное, но весьма затратное. Желающие сэкономить ищут авто на вторичном рынке – здесь дешевле. Чтобы покупка оказалась удачной, нужно знать, на что следует обратить пристальное внимание.

НЕРВНЫЕ СРЫВЫ

Смотать пробег на «Астре» сравнительно просто, достаточно заменить щиток приборов более свежим. Не полагайтесь на показания одометра! Лучше сопоставьте километраж с отметками в сервисной книжке, попросив дилера проверить по базе данных подлинность прохождения ТО. Заодно закажите полную диагностику – не так это дорого по сравнению с ценой самого «кота в мешке». Кстати, существует негласное правило: если спецы обнаружат лишь недостатки, честно названные продавцом, – диагностика за ваш счет, а если найдутся скрытые

ИЗ ИСТОРИИ МОДЕЛИ

Opel Astra H

ДЕБЮТ: «Опель-Астра H» впервые представлен в 2004 году. В настоящее время его продолжают собирать и продавать в России под именем «Астра Фэмили».

КУЗОВА: 3- или 5-дверный хэтчбек, универсал, купе-кабриолет.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые – Р4, 1,4 л, 75 и 90 л.с.; Р4, 1,6 л, 105, 115 и 180 л.с.; Р4, 1,8 л, 125 и 140 л.с.; Р4, 2,0 л, 170, 200 и 240 л.с.; дизельные – Р4, 1,3 л, 90 л.с.; Р4, 1,7 л, 80, 100, 110 и 125 л.с.; Р4, 1,9 л, 100, 120 и 150 л.с.

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: М5, М6, А4, А6, Р5 (робот).

ПРИВОД: передний.

РЕСТАЙЛИНГ: в конце 2006 года изменились бамперы, оптика, некоторые элементы интерьера. Появились новые комплектации.

КРЭШ-ТЕСТЫ: по методике EuroNCAP в 2004 году модель заслужила высшую оценку – 5 звезд; повторное испытание 2009 года подтвердило результат.

Все кнопки на руле этой машины пока работают без сбоев благодаря смекалке владельца – половинки корпуса подрулевого модуля CIM он перетянул бинтовой резиной. Разумная альтернатива фирменной П-образной скобе!

дефекты, расплачивается «забывчивый» продавец. Только договариваться об этом нужно заранее.

Электрика «Опеля» содержит множество электронных блоков, которые общаются между собой по мультиплексу (CAN-шина), – в бытовых условиях это затрудняет поиск неисправностей. А они случаются. То без причины загорится потолочный плафон, то иммобилайзер перестает распознавать родной ключ. Как правило, достаточно на пару минут снять клемму с аккумулятора, и все придет в норму.

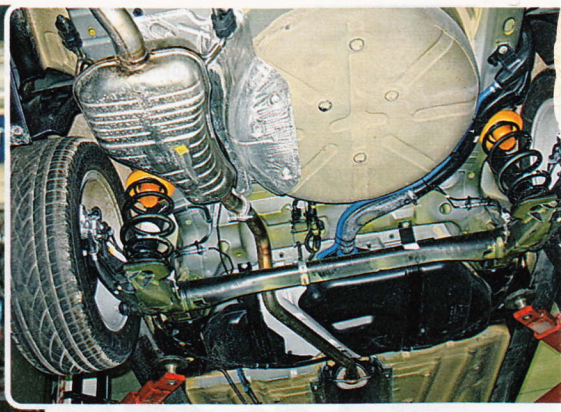
Чаще других глючит модуль CIM рулевой колонки: давишь на клаксон, а он молчит. Другие кнопки, расположенные на руле, тоже порой не работают, при этом аудиоцентр может перестать реагировать на собственные органы управления. На ранней стадии дефект имел случайный характер, поэтому долго не удавалось установить причину. Меняли модуль по гарантии, перепаивали контакты, собирая один блок из нескольких, – не помогало. В итоге пришли к простому и надежному решению: в 2009 году внедрили стальную П-образную скобу, сжимающую половинки корпуса и обеспечивающую надежный контакт. Для справки: цена такой железки всего 8 рублей.

Изготовить новый ключ взамен утерянного обойдется недешево – в 5700 рублей вместе с прошивкой (так называют процесс «знакомства» ключа с иммобилайзером). При этом обязательно понадобится персональная карточка автомобиля (Car-Pass) – берегите ее как зеницу ока.

ОПОРНО-ДВИГАТЕЛЬНЫЙ АППАРАТ

Двигателей на «астры» ставили множество, но на нашем рынке прижились лишь Z16XER и Z18XER (соответственно 1,6 и 1,8 л). Привод ГРМ у них ременный, поэтому при сомнениях в подлинности пробега замените немедля. До недавних пор ресурс ремня составлял 150 тыс. км, но в последнее время его официально сократили до 120 тыс. км. Ролики меняем без раздумий.

Больше всего хлопот доставляет модуль зажигания, вставляемый своими выводами непосредственно в свечные колодцы. Со временем концы трескаются (такое случается и при небрежной замене свечей), и тогда, считай, приехали. Другая причина – несвоевременная замена свечей. По регламенту положено каждые 30 тыс. км, однако бывает, что центральный электрод к тому времени значительно укорачивается вследствие эрозии, отчего искровой промежуток увеличивается. Соответственно возрастает пробивное напряжение – и модуль



В задней подвеске с Н-образной упругой балкой основное внимание уделяем амортизаторам: к 100 тыс. км они могут потечь. Тормозных колодок хватает на 60 тыс. км. Обратите внимание на добротное пластизольное покрытие днища – оно отлично противостоит соли.

Лакокрасочное покрытие кузова в целом не вызывает нареканий, однако у некоторых машин 2005–2006 годов выпуска проступает ржавчина на крышке багажника и нижней отбортовке дверей. Потускневший хром – обычное дело.

сгорает. Рекомендуем проверять свечи при каждом ТО (15 тыс. км) и корректировать зазор. Нелишне возить с собой запасной модуль, причем в надежной упаковке, чтобы не раскололся, летая по багажнику.

Ресурс компрессора кондиционера непредсказуем: одни экземпляры служат 150 тыс. км без нареканий, другие отказывают даже на новой машине. В половине случаев – из-за обрыва обмотки муфты включения. Замена не всегда помогает, ведь новый узел вполне может оказаться с тем же дефектом. Поэтому желательно перед покупкой «прозвонить» обмотку тестером.

Диодный мост генератора выгорает обычно вследствие оплошности самого владельца: повредил где-нибудь в колее правый грязезащитный щиток моторного отсека и вовремя его не поменял. Через дыру грязь летит прямиком на генератор, забивая его внутренности. Разумеется, не выдерживает и сам агрегат, и поликлиновой ремень, его приводящий.

На машинах 2005–2007 годов выпуска с мотором 1,8 л и АКП серьезные проблемы создавал радиатор охлаждения двигателя, совмещенный с теплообменником коробки: из-за разрушения перегородок масло смешивалось с антифризом. Если для мотора такой коктейль весьма нежелателен, то для автомата – смертельно опасен! В те годы была проведена отзывная кампания по замене радиаторов,

СТОИМОСТЬ ОТДЕЛЬНЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ, руб.*

Компьютерная диагностика систем двигателя	1700
Диагностика ходовой части и тормозов	2550
Замена масла и фильтра двигателя (со снятием защиты моторного отсека)	2000
Замена свечей зажигания	850
Замена привода ГРМ	5950
Промывка форсунок	2720
Замена масла в МКП/АКП	2550/1700
Замена втулок стабилизатора передней подвески	1360
Замена тормозных колодок передних или задних	2100
Регулировка углов установки колес	1530
Нормочас	1700

*Для негарантийных машин скидки на работы у некоторых дилеров достигают 20–40%.

СТОИМОСТЬ ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ, руб.*

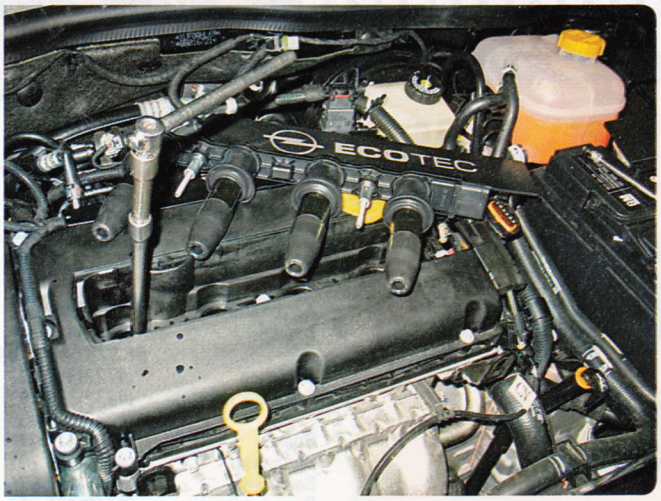
Крыло переднее	6700
Накладка бампера переднего/заднего	20 800/21 000
Блок-фара/фонарь	14 080/5650
Фильтры: масляный/воздушный/салонный	250/750/1700
Свечи зажигания (комплект)	1110
Модуль зажигания	12 100
Ремень привода навесных агрегатов	1540
Радиатор охлаждения двигателя (вариант с АКП)	12 540
Генератор в сборе	27 000
Передняя ступица в сборе с датчиком ABS	18 040
Опорные подшипники стоек (пара)	3400
Тормозные диски передние	8800

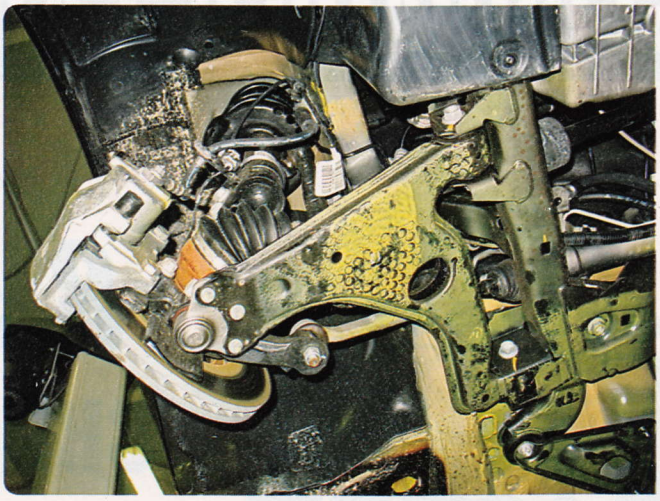
*Для негарантийных машин скидки на запчасти у некоторых дилеров составляют 5–20%.

а в запущенных случаях вдобавок меняли коробки в сборе. Позже их стали ремонтировать, для чего производитель аккредитовал ряд сторонних фирм, работающих на официальных основаниях и по сей день. Без дела они не сидят, поскольку даже при исправной системе охлаждения ресурс автомата едва превышает 160 тыс. км. Примерно столько же служат механические коробки, независимо от варианта исполнения (их пять), а также сцепление.

На «астры» устанавливали два типа рулевых реек – с электрическим и с электрогидравлическим усилителем, причем в разных модификациях, счет которым даже специалисты потеряли. Одни механизмы радуют адекватным усилием и четкой обратной связью на руле, другие, мягко говоря, не очень. Основные претензии к ЭГУРу: даже исправный агрегат работает неидеально, а порой отказывает из-за перегрева. Хорошо хоть, не рулит куда вздумается! Чтобы вернуть механизм в рабочее состояние, нужно подождать, пока он остынет. Независимо от варианта усилителя внимательно следим за рулевыми тягами: к 60 тыс. км в них уже заметен люфт (заменяются отдельно). Наконечники вряд ли потребуют внимания до 150 тыс. км.

В передней подвеске условно слабым звеном называют опорные подшипники стоек – забиваются грязью и начинают хрустеть. Как правило, грязь проникает при резком ходе





отбоя, например при съезде с бордюра, когда уплотнитель не успевает отработать вслед за уходящими вниз деталями стойки, оставляя щель-лазейку. Мораль: «лежачих полицейских» лучше давить на малой скорости.

В отказе антиблокировочной системы чаще всего повинны передние датчики, а заменить их отдельно от ступицы нельзя. Реже ступицу приходится менять из-за износа подшипника. И то и другое обходится недешево. К задним ступицам претензий нет.

Зато сзади часто потеют амортизаторы; но на эффективности их работы это не сказывается – можно не торопиться менять.

«АСТРА»: ЛОГИЧЕСКИЙ ПРОГНОЗ

Затраты на содержание базовой модели хоть и выше, чем у некоторых конкурентов (ЗР, 2011, № 12), но остаются вполне приемлемыми. Спортивная модификация OPC не поддается столь точному прогнозу, поскольку здесь очень многое зависит от водительских амбиций предыдущего владельца. Конечно, в целом этим машинам достается гораздо больше, особенно по части тормозов и сцепления.

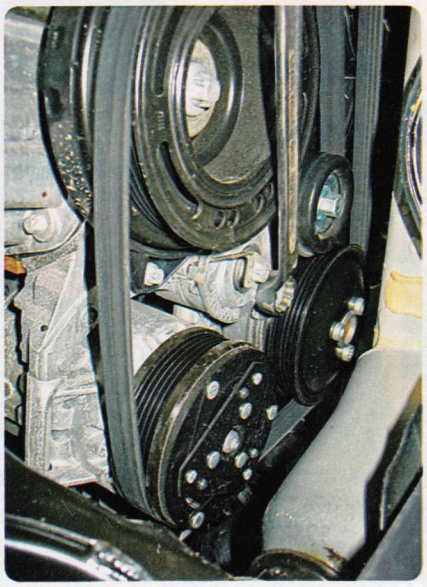
Компактвэн «Зафира В», построенный на базе «Астры Н», имеет схожий перечень болезней, однако проблемы с радиатором двигателя и опорными подшипниками стоек его не коснулись, поскольку здесь другой набор узлов и агрегатов, а также усилены некоторые детали подвесок. Поэтому, когда вас убеждают, что построенные на одной платформе машины страдают одинаковыми врожденными дефектами, знайте: это далеко не всегда так. **ЗР**

Благодарим компанию «Арманд» в Гостиничном проезде (Москва) за содействие в подготовке материала.

Самый популярный мотор Z16XER: свечи рекомендуем проверять при каждом ТО и при необходимости корректировать зазор. С модулем зажигания будьте осторожней: изделие довольно хрупкое. Промывать форсунки некоторые дилеры советуют при каждом ТО, но принимать решение нужно с умом: если нет нареканий, не стоит лезть в налаженный механизм.

Передняя подвеска: шаровые опоры приклепаны к рычагам, что на данной модели разумно: ресурс опор, сайлент-блоков и самих рычагов (из-за усталостных трещин) примерно одинаков – под 180 тыс. км. Тормозные колодки изнашиваются к 30–40 тыс. км, диски служат вдвое дольше.

Муфта включения компрессора кондиционера не славится надежностью: возможен обрыв или межвитковое замыкание обмотки. Заменить ее несложно, поскольку есть автоматический натяжитель поликлинового ремня.



РАСЧЕТНЫЕ ЗАТРАТЫ ЗА ТРИ ГОДА ЭКСПЛУАТАЦИИ* (75–150 тыс. км), руб.

Модель	1,6 л, МКП	1,8 л, АКП
Средняя цена трехлетнего экземпляра с пробегом 75 тыс. км	454 000	488 000
Стоимость ТО у дилеров за пробег 75–150 тыс. км включительно (с расходниками)	77 180	
Вероятные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)		
Модуль зажигания	12 780	
Свечи зажигания (внеплановая замена)	1960	
Промывка форсунок	2720	
Муфта компрессора кондиционера	15 760	
Диодный мост генератора	9030	
Рулевые тяги (с регулировкой схождения)	8390	
Опорные подшипники стоек передней подвески	8500	
Передняя ступица (одна) в сборе с датчиком ABS	20 590	
Тормозные диски и колодки передние	16 340	
Тормозные колодки передние (две замены)	11 800	
Тормозные колодки задние	5000	
ИТОГО	644 050	678 050
Средняя цена шестилетнего экземпляра с пробегом 150 тыс. км	384 000	403 000
Потери в эксплуатации (сумма затрат на авто с вычетом его продажи)**	260 050	275 050
Средний расход топлива в городе (данные производителя), л/100 км	8,7	10,4
Расходы на топливо (А95; 29,3 руб./л)	191 180	228 540
Стоимость километра пробега (ЗР, 2011, № 1, 12)	6,01	6,71
Возможные дополнительные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)		
Генератор в сборе	29 550	
Радиатор охлаждения двигателя	–	16 790
Компрессор кондиционера в сборе	37 420	
Сцепление	34 600	–
Втулки и стойки стабилизатора передней подвески	6700	

**Цены приведены на январь 2012 года; ремонт, запчасти и ТО у официального дилера.*
***Без учета страховок, шин, инфляции и ДТП.*

ГОД БЕЗ ДЯДИ СТЕПЫ

Ровно год назад мы распрощались с милицией. Но прекрасная мечта о хороших полицейских, которые быстро придут на смену плохим милиционерам, пока не осуществилась, вздыхает **Игорь Моржаретто**.

ВСЁ ТЕ ЖЕ ЛИЦА

В ноябре 2011-го министр внутренних дел Рашид Нургалиев, поздравляя сотрудников с традиционным праздником (в том же году переименованным в День сотрудников органов МВД), рапортовал об успехах. Однако, если судить по предновогоднему опросу социологов Левада-Центра, граждане этих успехов почему-то не заметили: 53% опрошенных считают, что ничего в работе полиции не изменилось, 25% уверены – положение ухудшилось, только 8% думают, что ситуация изменилась к лучшему (15% затруднились дать ответ). Вообще, лишь 15% опрошенных считают появление этого закона важным для страны, отказ от перехода на зимнее время и то привлек больше внимания (16%).

Еще более мрачная картина вырисовывается по итогам опроса на сайте Superjob.ru (ноябрь 2011 года): подавляющее большинство россиян (70%) полицейским не доверяет, причем 25% опрошенных однозначно не доверяют, 45% – скорее не доверяют, чем доверяют. Характерно, что степень недоверия растет с возрастом: если среди опрошенных моложе 24 лет настороженно относятся к сотрудникам правоохранительных органов 63%, то среди респондентов старше 45 лет – уже 85%.

Наверное, можно радоваться, что по сравнению с прошлыми годами уменьшился процент тех, кто считает: положение дел ухудшается. Но важнее то, что доверия к полиции в обществе ничуть не больше, чем к милиции, – то есть унизительно мало.

Небольшая выборка из сообщений СМИ. Январь 2011 года: в Волгограде задержана банда сотрудников ГАИ. Они грабили водителей на трассе, ведущей в Москву. Май: в Подмосковье за покушение на мошенничество и насилие в отношении представителя власти задержан и. о. замкомандира одного из спецбатальонов ДПС ГИБДД. Он пообещал коллеге, которого обвиняли в мошенничестве, «отмазать» его за 45 тыс. евро; при задержании пытался бежать и ранил сотрудника ФСБ. Июль: в Москве арестован крупный чиновник ГИБДД России; за 250 тыс. рублей он предлагал «блатной» номер, дававший привилегии. Октябрь: экс-глава ГИБДД города Асбест Свердловской области организовал наркотрафик из Казахстана в Россию; страж порядка попался, когда ввез в страну почти 140 кг гашиша и марихуаны, и получил десять с половиной лет в колонии строгого режима. Ноябрь: в Интернете появился ролик, где старший офицер ГИБДД из Омска материт своих сотрудников за то, что не выполняется план по протоколам, – «дописать» нужное количество, по мнению начальника, совсем не проблема... Декабрь: в Московской области приговорены к пожизненному заключению два бывших милиционера, на счету которых 22 убийства и десятки ограблений на дорогах. Январь 2012 года: в Кирове задержан начальник областного управления ГИБДД при получении взятки за выдачу «блатного» номера, содержащего буквы ТТТ; против полковника возбуждено уголовное дело.

Я не пытаюсь очернить сотрудников полиции. Да и зачем? Аттестация, которая прошла в прошлом году и была призвана «очистить ряды от попутчиков», по признанию всех опрошенных мной сотрудников ГИБДД (как в столице, так и в регионах), превратилась в пустую формальность. Да и нереально это – за каких-то три месяца (потом сроки были продлены) «проверить на вшивость» свыше миллиона милиционеров. Каким образом? По разработанным в спешке методикам? И кто проводил аттестацию? Всё те же милицейские начальники. Кстати, из них по разным причинам (в основном по возрасту) не прошли аттестацию всего 6%, практически все остались служить – только на других должностях.

Но в целом количество сотрудников органов внутренних дел сократилось на 20%. Сделать это удалось, во-первых, за счет сокращения вакантных на тот момент штатных единиц, а во-вторых, за счет сотрудников низовых подразделений. Любой водитель, к примеру, обратил внимание, что сейчас почти не увидишь гаишную машину в засаде; даже на постах ДПС, по крайней мере на выездах из Москвы, теперь практически нет бдительных инспекторов. Оказывается, стоять там просто некому! И ждать прибытия сотрудников на место ДТП тоже приходится дольше.

Еще один важный показатель, уже «для внутреннего пользования»: статистические данные службы собственной безопасности МВД о коррупции среди сотрудников после реформы практически не изменились.

ЗАКОСТЕНЕЛАЯ СИСТЕМА

Можно, конечно, сказать: прошло слишком мало времени, чтобы люди почувствовали хотя бы первые результаты. Только сложно ждать перемен, если по сути ничего не изменилось ни в структуре, ни в наборе прав и обязанностей сотрудников. Сохранена жесткая централизация МВД, в неприкосновенности осталась «палочная» отчетность, в которой главное – раскрываемость преступлений (в нашем случае – фиксация нарушений ПДД). Что касается обязанностей будущих дорожных полицейских, то главу, где об этом идет речь, и вовсе почти нетронутой перенесли из Закона о милиции

ПЕРЕИМЕНОВАНИЕ МИЛИЦИИ В ПОЛИЦИЮ НА ПЕРВОМ ЭТАПЕ, В 2011 ГОДУ, ОБОШЛОСЬ В 674,9 МЛН. РУБЛЕЙ (ЗАМЕНА ДОКУМЕНТОВ, БЛАНКОВ, ВЫВЕСОК, ПЕЧАТЕЙ, ШТАМПОВ, ЭЛЕМЕНТОВ ФОРМЫ И ОКРАСКИ АВТОТРАНСПОРТА).

ЧТО ИЗМЕНИЛОСЬ ПОСЛЕ ПЕРЕИМЕНОВАНИЯ МИЛИЦИИ В ПОЛИЦИЮ

По данным опроса на сайте www.zr.ru в январе 2012 года; 1784 участника.

СКОЛЬКО СТОИЛО ПЕРЕИМЕНОВАНИЕ МИЛИЦИИ В ПОЛИЦИЮ (НА ОДНОГО СОТРУДНИКА):

1. **Нашивка нагрудная** от 30 руб.
2. **Нашивка нарукавная** от 35 руб.
3. **Удостоверение** от 200 руб.
4. **Жетон нагрудный** от 500 руб.
5. **Нашивка на спину** от 30 руб. (требуется на 3 комплекта одежды)

На одного сотрудника – 985 руб.

Для справки: в МВД ныне служит около 1,1 млн. человек.

6. **Наклейки на автомобиль** (2 штуки) – по 400 руб. (если не перекрашивать машину)

Кроме того:

Изготовление гербовой печати (по 2 на каждое отделение) – от 2 тыс. руб.

Изготовление штампов (не менее 10 на каждое отделение) – от 400 руб.

Вывеска на здании – от 2 тыс. руб.

НА ПРОДОЛЖЕНИЕ РЕФОРМЫ МВД В 2012 ГОДУ ВЫДЕЛЕНО 138 МЛРД. РУБЛЕЙ, В 2013-М – 189 МЛРД.

начала 1990-х (об этом мы писали в ЗР, 2010, № 10; 2011, № 1). Единственной новацией стала формулировка пункта о проведении техосмотра: раньше ГИБДД его просто проводила, теперь дорожная полиция «осуществляет надзор за проведением ТО».

Формально в Законе о полиции сделана попытка как-то изменить систему. Например, путем введения требования об отчетах перед населением, а также обязательной организации общественных советов. Но только формировать их должны сами полицейские начальники! Поэтому не стоит ждать, что в общественном совете ГАИ России, если он будет когда-нибудь создан, появится кто-то из лидеров неформального «Общества синих ведерок». Впрочем, ни на официальном сайте ГИББД, ни на сайтах ГАИ Москвы и Московской области упоминаний о таких структурах нет. А поисковые системы на этих сайтах на запрос «общественный совет» выдают самые разные «советы». Например, обязательно перевозить детей в специальных креслах. Словом, отличная получается «обратная связь»! Вернее, ее неприкрытая симуляция...

Той же оценки заслуживает система отчетности; о ее порочности говорят даже сами полицейские. Началом полноценной реформы мог бы стать отказ от плана по выявлению нарушителей и переход к оценке работы по данным об уровне аварийности на том или ином участке дороги. Но подобные новации даже не обсуждались. Что говорить, если даже обсуждение проекта закона, написанного генералами МВД, поручили провести... тем же генералам МВД.

Впрочем, так ли все плохо? В рамках реформы наконец приняли закон о социальных гарантиях для стражей порядка, им повысят (как обещают, с этого года) должностные оклады. Только вот к повышению доверия граждан или росту эффективности работы МВД это прямого отношения не имеет.

Но мы по-прежнему хотим увидеть на улице «дядю Степу» – честного, доброжелательного, образованного офицера, который реально поможет в сложной ситуации. Увы, пока мечты о хорошем полицейском остаются мечтами. **ЗР**

ЖДИТЕ ПИСЕМ!

Четвертый год любители быстрой езды получают по почте «письма счастья». Их непростой путь – от видеокамеры до почтового ящика – проследил **Сергей Смирнов**.

Первыми регионами, где внедрили новые технологии, были Татарстан, Краснодарский край и Подмосковье. Удачный опыт сейчас принят на вооружение почти везде. В Московской области, к примеру, на сегодняшний день установлено и функционирует 106 стационарных комплексов видеофиксации скоростного режима и 26 мобильных, а в районе города Кубинка работает комплекс по фиксации нарушений проезда железнодорожного переезда. Количество нарушителей, отловленных камерами, – величина непостоянная: зависит от времени года, погодных условий и состояния дороги. Зимой нарушений меньше, чем летом, и это объясняется просто: водители предпочитают не гонять. Зато в теплое время число штрафов вырастает во много раз: с 3 тысяч в день до 25 тысяч! Даже если взять самый маленький штраф, в 300 рублей, то поступления в бюджет области весьма ощутимые: 7,5 млн. в сутки! Но и затраты немаленькие. Комплексы видеофиксации – это дорогостоящая аппаратура, закрытые каналы связи, центр обработки данных с солидным штатом, почтовые расходы, наконец. Чтобы понять, как все это работает, я провел день в центре автоматизированной фиксации нарушений Московской области. Он находится в Звенигороде.

По дороге попадаю под «обстрел» многочисленных камер на Можайском шоссе. Деревня Большие Вязёмы, до камеры (данные о размещении всех «опасных приборов» я распечатал из Интернета) остается метров двести. Сбрасываю скорость до «пенсионерских» 55 км/ч. Мимо со свистом пролетает черный «Мерседес». Интересно, он волшебные слова какие-то знает или просто камеры не заметил? Посмотрим...

Центр располагается на первом этаже нового здания на окраине. Заместитель начальника центра Павел Галымов демонстрирует возможности своего хозяйства. Оказывается, даже если не превышать скорость, факт проезда все равно фиксируется камерами и остается в памяти компьютера. Большой Брат никогда не спит. Для наглядности отследили и мой маршрут: вот я на Минском шоссе, а вот уже на Можайском! Но всё в пределах правил, волноваться нечего.

В большинстве случаев камеры устанавливают в населенных пунктах, там, где велика опасность для пешеходов. И это работает. По статистике, аварийность в таких местах снизилась на 40–80%. Информация для любителей быстрой езды: камера «берет» нарушителя в зоне прямой видимости (за 350–500 м) и ведет до того момента, пока сможет точно считать номер. Попытка резко сбросить скорость, затормозить «в пол» при виде камеры смысла не имеет.

НА ВСЯКИЙ СЛУЧАЙ

1. Камеры слежения дальнобойные, поэтому скорость необходимо сбросить непосредственно при въезде в населенный пункт.
2. Если проезжать населенный пункт в группе автомобилей, есть шанс остаться незаметным для камеры. Это для любителей рулетки.
3. В большинстве регионов камеры не обращают внимания на автомобили, превышающие скорость на 10–20 км/ч сверх установленного ограничения.

Всю информацию, полученную с камер, проверяют сотрудники центра.

Дорожная обстановка отслеживается в режиме реального времени.

Обработанные материалы направляют в архив.

Расположение камер секретом не является. Их дислокация демонстрируется, как правило, на региональных сайтах ГИБДД. Во всяком случае, в Московской области на сайте ГАИ есть карта, где отмечены все стационарные пункты фиксации. Кстати, радары, что в арсенале каждого экипажа дорожной полиции, тоже никто не отменял. Поэтому лучше не нарушать – богаче будешь. Автоматизированные комплексы имеют ряд преимуществ перед нарядами полиции на дороге. Судите сами: приборы работают круглосуточно без сна и отдыха, им не важны чины владельцев автомобилей, их «красивые» номера. И «договориться» с ними невозможно. Даже такие средства защиты, как разного рода сетки и пленки на регистрационные знаки, не помогут. К тому же подобная система помогает отслеживать транспортный поток и даже ловить угонщиков.

Как рассказал Павел Галымов, камеры фиксируют всех нарушителей без разбора, в том числе машины спецслужб, которые спешат на задание. Неужели и их наказывают рублем?

Постановления-квитанции высылаются, невзирая на ведомственную принадлежность автомобилей. Фотографии нарушителей по каналу связи поступают со всех концов области в Звенигород. Здесь специалисты проверяют полученные данные. Например, насколько точно компьютер идентифицировал автомобиль-нарушитель. Даже если на фото машина скорой помощи, ее собственнику отправляется штрафная квитанция. При поступлении в центр информации, что автомобиль ехал на вызов, постановление отменяется.Павел Галымов уверяет, что за два года работы центра в системе не было сбоев, а подтасовки невозможны: многоступенчатая система защиты и проверки не позволит безнаказанно убрать информацию о нарушителе.

Как только информация прошла обработку и утверждение, она направляется на распечатку. Затем штрафные квитанции рассылают «счастливчикам». Дальше все известно и понятно. Владелец машины получает квитанцию, и если ему нечего возразить, то в течение месяца он обязан оплатить штраф. Если же он в это время отдыхал, скажем, на Мальдивах, а его автомобиль использовал кто-то другой, то владелец должен этот факт доказать. Например, представить авиабилет на те же Мальдивы или копию доверенности.

Кстати, по закону извещать ГАИ об оплате штрафа не нужно. Ведь на создание единой базы, по которой можно отслеживать оплату, были потрачены немалые деньги. Но работает она не идеально, поэтому в ГАИ, не получив подтверждения о поступлении денег, могут дело направить в суд или передать приставам. Поэтому квитанции лучше хранить. Мало ли что...

Ошибки хоть и редко, но бывали. Причем чисто механические, когда система сбивалась на определении буквы или цифры на номере, а марка автомобиля совпадала. В подобных случаях решение всегда выносят в пользу водителя. И еще: стали известны случаи, когда под видом постановлений из ГАИ в почтовые ящики клали похожие, но не имеющие никакого отношения к реальным штрафам квитанции. Если вы получили «письмо счастья», посмотрите, кем оно оформлено, – зайдите на сайт ГИБДД региона, где был составлен документ, и сверьте реквизиты.

...А владельца того самого черного «Мерседеса» уже ждет «письмо счастья» – с ненавязчивым предложением уплатить 300 рублей. Сам видел! ЗР

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

А вас уже сфотографировали на дороге?

31% да, и фотку прислали

69% пока нет

ВСТРЕЧНАЯ-ПОПЕРЕЧНАЯ

Выезд на встречную – это очень опасно! За такое нарушение наказывают сурово – лишением прав. Правда, не всегда. Вопросов по каждому конкретному случаю много. Верховный суд готовит очередное разъяснение, с проектом которого ознакомился Сергей Смирнов.

В январском номере я уже поднимал тему встречной полосы, но сейчас Верховный суд, обобщая водительские дела, подготовил разъяснения по самым спорным моментам. Вот, к примеру, часто возникающая на дорогах ситуация – **объезд препятствия**. Типичный случай: ДТП, аварийные машины перекрыли все полосы попутного направления. Слева сплошная разделительная, справа обочина, по которой не проехать. Что делать – дождаться инспекторов ГИБДД, сдать задним ходом или аккуратно объехать по встречке? Полицейских ждать не меньше часа, так что водители выбирают последний вариант (рис. 1). Суд расценил это как нарушение ПДД и считает, что водителя нужно привлекать по части 3 статьи 12.15 КоАП РФ (штраф 1000–1500 рублей). Спасибо за милосердие, но почему бы не вменить в обязанность полицейским (раз они уже прибыли на место и в состоянии оформить протокол) организацию объезда аварии по встречной полосе?

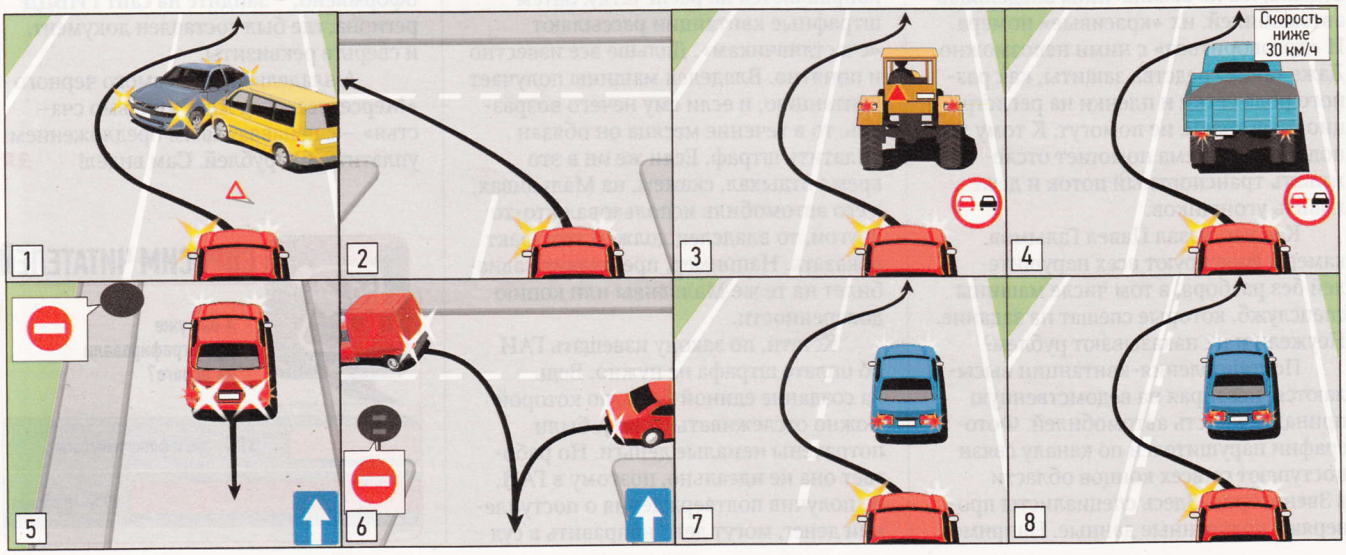
Поворот или разворот на перекрестках. Несмотря на простоту и однозначность этой ситуации, суд, тем не менее, рассмотрел и ее. В ПДД четко сказано: поворачивая, нельзя выезжать на встречную при выезде с перекрестка (рис. 2). Не имеет значения, какова траектория автомобиля на самом перекрестке. Нарушил – лишился прав на 4–6 месяцев.

Следующий маневр – **обгон тихохода**. Правила допускают в зоне действия знака 3.20 «Обгон запрещен» обгон тихоходных транспортных средств (рис. 3). Но имеются в виду только те машины, которые конструктивно не могут развить больше 30 км/ч; на них должен быть соответствующий опознавательный знак. Однако наклеивают такой далеко не все владельцы тихоходов. Верховный суд разрешил вопрос логично: если знака на тракторе не было, но машина, тем не менее, по конструкции относится к тихоходным, то нарушения нет. В противном случае – лишение прав (рис. 4). Отлично! Только кто помнит наизусть характеристики трактора Т-150К?

Движение задним ходом. Проект судебного ведомства предусматривает следующее. Если вы двигаетесь по односторонней улице и решили сдать назад, тут все законно (рис. 5). Другое дело, если задним ходом заезжаете на «одностороннюю» улицу под знак 3.1 «Въезд запрещен»: это будет рассматриваться как движение во встречном направлении по дороге с односторонним движением. Ответственность – штраф 5000 рублей или лишение права управления на 4–6 месяцев (часть 3 статьи 12.16 КоАП РФ). Если при этом двигаться задним ходом вы начнете на перекрестке (рис. 6), то дополнительно получите взыскание в 100 рублей (часть 2 статьи 12.14 КоАП РФ).

Теперь о самом интересном. Распространенная ситуация – когда вы начинаете обгон в разрешенном месте, выезжаете через прерывистую на встречную полосу и, возвращаясь на место, видите, что пересекли при этом сплошную (рис. 7). Суд высказался однозначно: это выезд на встречную полосу в нарушение ПДД, который карается лишением права управления на 4–6 месяцев (часть 4 статьи 12.15 КоАП РФ). Мне такое решение справедливым не кажется, так как подобные ситуации нередко возникают по вине организаторов дорожного движения. Почему водителей не информируют заранее о том, что прерывистую линию разметки скоро сменит сплошная? А в этой ситуации (рис. 8) нарушения ПДД нет – несмотря на то, что разметка 1.11 наносится на участках дорог с ограниченной видимостью.

Мы, со своей стороны, не собираемся сдаваться. Журнал предлагает помощь – защиту водителя в ситуации, схожей с описанной (рис. 7). Если вы попали в такой переплет, пишите по адресу: smirnov@zr.ru. ЗР



На вопросы читателей отвечает начальник Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России генерал-майор полиции **Виктор Нилов**.

1 Однажды простоял три часа в пробке из-за того, что впереди столкнулись два грузовика. Возможности объехать или развернуться не было из-за скопившегося транспорта. Почему в законодательстве нет нормы, предписывающей участникам аварии освободить дорогу для проезда других автомобилей?

Валерий Трубицын, Сергиев Посад

На самом деле такая норма есть. Пункт 2.7 Правил дорожного движения прямо предписывает водителям – участникам дорожно-транспортного происшествия освободить проезжую часть, если движение других ТС невозможно. Однако предварительно необходимо зафиксировать в присутствии свидетелей положение ТС, следы и предметы, относящиеся к происшествию, и принять все возможные меры к их сохранению и организации объезда места происшествия. К сожалению, приведенное требование далеко не всегда выполняется в силу как объективных (например, повреждение ТС), так и субъективных причин (водители опасаются, что перемещение машин не даст возможности правильно определить причины и виновника ДТП и пр.). Минимизировать такие случаи мы планируем путем пропаганды положений законодательства, а также внесения предложений по упрощенному возмещению убытков, предусмотренному федеральным законом «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (так называемый европейский протокол).

2 Чем руководствуются сотрудники ГИБДД, принимая решение проверить водителя на алкоголь?

Алексей Шумов, Москва

В соответствии с частью 11 статьи 27.12 КоАП РФ лицо, которое управляет ТС соответствующего вида и в отношении которого имеются достаточные основания полагать, что оно находится в состоянии опьянения, подлежит освидетельствованию. При отказе от прохождения этой процедуры либо несогласии с результатами, а равно при наличии достаточных оснований полагать, что водитель находится в состоянии опьянения, и отрицательном результате освидетельствования его направляют на медицинское освидетельствование на состояние опьянения. Оба вида освидетельствования проводятся в порядке, утвержденном постановлением Правительства Российской Федерации от 26 июня 2008 года № 475. Этим же нормативным правовым актом установлен перечень достаточных оснований полагать, что водитель находится в состоянии опьянения. К таковым относится наличие одного или нескольких нижеследующих признаков: запах алкоголя изо рта, неустойчивость позы, нарушение речи, резкое изменение окраски кожных покровов лица, поведение, не соответствующее обстановке.

3 Моя машина зарегистрирована в Омске, но сейчас находится в Москве, где я работаю. Слышал, что скоро смогу пройти техосмотр здесь же, в Москве. Так ли это? Когда появится такая возможность?

Виктор Швецов, Москва

С 1 января 2012 года в Российской Федерации действует федеральный закон от 1 июля 2011 года № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

В соответствии с данным законодательным актом технический осмотр проводится по выбору владельца ТС или его представителя любым оператором в любом пункте инструментального контроля, вне зависимости от места регистрации ТС. Таким образом, представить принадлежащий вам автомобиль на технический осмотр по месту его нахождения вы можете уже сейчас.

4 Обратился в ГАИ для замены прав. Сотрудник выдал мне направление, чтобы главврач поликлиники, где я получал медсправку, заверил ее подлинность. Законно ли это?

Константин Говоров, Хабаровский край

Сожалею, что вы не указали точно подразделение Госавтоинспекции, в котором предъявили это незаконное требование. Руководствуясь Инструкцией о порядке организации работы по приему квалификационных экзаменов и выдаче водительских удостоверений в подразделениях ГИБДД МВД России, утвержденной приказом МВД России от 20 июля 2000 года № 782, в Госавтоинспекции должны вести перечень медицинских учреждений, находящихся на обслуживаемой территории и осуществляющих выдачу указанных справок. Если вы представили справку, выданную одним из этих учреждений, никаких дополнительных проверок не требуется. Если же документ был получен в другом месте, то в данное медицинское учреждение или в соответствующее подразделение ГИБДД направляется запрос для подтверждения выдачи справки. Подчеркиваю: направлять запрос должна Госавтоинспекция, а не вы. Таким образом, сотрудник ГИБДД превысил полномочия, возложив свои обязанности на вас.

5 Отказались проводить техосмотр, пока я не рассчитаюсь по неоплаченным штрафам. Дано ли такое право сотрудникам ГИБДД?

А. Айвазов, Дагестан

Неоплаченные штрафы за правонарушения в области дорожного движения не являются основанием для отказа в прохождении технического осмотра. Поэтому вам следует потребовать от сотрудников ГИБДД письменный отказ в допуске ТС к осмотру и впоследствии обжаловать этот отказ, обратившись к вышестоящему должностному лицу или в суд. В то же время считаю необходимым напомнить, что неоплата административного штрафа в установленный срок влечет за собой ответственность по части 1 статьи 20.25 КоАП РФ в виде штрафа в двукратном размере либо административный арест на срок до пятнадцати суток.

6 Могу ли я не выходить из машины, когда меня останавливает инспектор ДПС?

Илья Давыдов, Калининград

Вы имеете право не покидать ТС до тех пор, пока сотрудник Госавтоинспекции не предложит вам выйти. Перечень оснований для этого четко сформулирован в Административном регламенте МВД России исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения (утвержден приказом МВД

России от 2 марта 2009 года № 185). К таким случаям относятся: необходимость устранения технической неисправности ТС или нарушений правил перевозки грузов; наличие у водителя признаков опьянения и (или) болезненного состояния; сверка в присутствии водителя номеров агрегатов и узлов ТС с записями в регистрационных документах; проведение личного досмотра, осмотра или досмотра ТС и груза; необходимость участвовать в процессуальных действиях, а также оказании помощи другим участникам дорожного движения или сотрудникам полиции; наконец, если поведение водителя создает угрозу личной безопасности сотрудника Госавтоинспекции.

7 Остановили на посту для проверки документов, а когда выяснилось, что я их забыл, эвакуировали машину. Почему мне не предложили съездить за документами? Ведь я мог доставить их в течение часа. Сколько времени по закону обязаны дать сотрудники ГИБДД, чтобы привезти документы?

Михаил Ключевский, Московская область

Управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе документов, предусмотренных Правилами дорожного движения, является одним из оснований для задержания ТС с помещением его на специализированную стоянку (часть 1 статьи 27.13 КоАП РФ). При этом закон не предусматривает какой-либо отсрочки. Тем не менее следует уточнить, что задержание ТС подразумевает его перемещение при помощи другого ТС и помещение в отведенное для этого охраняемое место (на специализированную стоянку), а также хранение на специализированной стоянке до устранения причины задержания. В этой связи упомянутый выше Административный регламент запрещает осуществлять задержание, если его причина может быть устранена на месте выявления административного правонарушения до начала перемещения ТС.

8 Наша фирма занимается перевозкой хлеба. Инспекторы ГАИ нередко требуют от водителей предъявлять санитарный паспорт. Разве они имеют такое право?

А. Дзуцев, Ингушетия

В пункте 2.1.1 Правил дорожного движения Российской Федерации содержится исчерпывающий перечень документов, которые водитель должен иметь при себе и передавать для проверки сотрудникам полиции. Санитарный паспорт ТС в этот перечень не входит. Следовательно, водитель не обязан предъявлять данный документ сотрудникам Госавтоинспекции. Действия инспектора можете обжаловать в вышестоящем подразделении.

9 Как получить права после лишения? Надо ли сдавать экзамены?

Ирина Миллер, Новгород

Согласно части 4 статьи 32.6 КоАП РФ по истечении срока лишения специального права документы, изъятые у лица, подвергнутого данному виду административного наказания (за исключением временного разрешения на право управления ТС соответствующего вида), подлежат возврату по его требованию в течение одного рабочего дня. Для возврата водительского удостоверения следует предъявить действующую медицинскую справку о годности к управлению транспортными средствами соответствующих категорий (постановление Правительства Российской Федерации от 15 декабря 1999 года № 1396). Сдача экзаменов при возврате водительского удостоверения законодательством не предусмотрена.

На правах рекламы

СЕКСУАЛЬНОЕ ОРУЖИЕ ДЖЕЙМСА БОНДА ТЕПЕРЬ ДОСТУПНО ДЛЯ МУЖЧИН РОССИИ!

Уставший и понурый ты идешь с работы, и как же здорово окунуться в мир своих грез и представить, что ты — звезда Голливуда... нет, больше! Ты — легендарный агент 007. Бонд. Джеймс Бонд. Ты с легкостью можешь одолеть любых врагов, соблазнить ослепительную красотку и умчать с ней навстречу страстной ночи в шикарном авто...

К сожалению, этот прекрасный мир существует лишь в твоей голове. Изматывающая работа, финансовый кризис, постоянные стрессы, экологические катастрофы — вот реальная проза жизни. И тут уже не до сексуальных подвигов и красивых девушек. То желание отсутствует, то возможности организма не позволяют. Неужели годы взяли своё? Конец страсти, любви, наслаждениям?! Неврастения? Половая слабость? А, может (страшно сказать), импотенция?

Стоп! Не всё так плохо! Вернёмся для начала к агенту 007.

Те, кто внимательно читал романы Яна Флеминга, обратил внимание, что в начале сюжета Бонд всегда получает от руководства специальный чемоданчик. В нём набор оружия и последних достижений шпионской техники. А также набор специальных препаратов: от ядов до высокоэффективных стимуляторов потенции! Вот в чём

секрет невероятных сексуальных возможностей суперагента!

Флеминг сам служил в разведке и доподлинно знал, что такие средства существуют. В своё время их разработкой занимались все спецслужбы мира. Конечно, есть они и в России.

— Но ведь это секретные препараты! — скажете вы. А что делать нам, простым гражданам?

Не падайте духом! Секреты спецслужб в наше время стали доступнее! Пример тому — новейшая разработка российских учёных — комплексный препарат АЛИКАПС. В его состав входят только натуральные компоненты: экстракты корня эврикомы, карликовой пальмы и листа дамианы. Все они способствуют стимуляции потенции. Принимать препарат нужно всего один раз в день, курс приёма — восемь дней. И в упаковке как раз восемь капсул, как патронов в обойме!

Особенность АЛИКАПСА в том, что его не обязательно принимать курсами, возможен приём «по требованию», то есть в случае необходимости.

АЛИКАПС резко повышает жизненный тонус, усиливает половое влечение. Эрекции становятся более выраженными и продолжительными. Значительно увеличивается количество спермы, оргазм становится сильнее и дольше. Действие АЛИКАПСА продолжается и после достижения оргазма! А значит «заряда» может хватить на несколько раз! Появляется возможность удовлетворить любую партнершу. А может, и не одну!

В своих мечтах ты Джеймс Бонд? При помощи АЛИКАПСА твои мечты станут реальностью! Да, кстати, он не содержит вредных химических веществ и поэтому легко сочетается с алкоголем. С АЛИКАПСОМ твоя сексуальная миссия выполнима. До последнего патрона!

Спрашивайте АЛИКАПС в аптеках города! Отпускается без рецепта!

Телефон горячей линии: 8-800-333-10-33 (звонок по России бесплатный, часы работы: пн.-пт. — 10.00-19.00; сб. — 11.00-18.00; вс. — выходной) • **www.riapanda.ru**

Телефон для справок в Москве: (495) 755-93-95, 627-05-61. Телефоны для справок в Санкт-Петербурге: (812) 325-17-94, 325-20-18.

БАД. Не является лекарством. Противопоказания: индивидуальная непереносимость компонентов. Перед применением проконсультируйтесь с врачом.

СРГ № RU.77.99.11.003.E.044808.10.11 от 31.10.2011 г.

ШТОРМ ВО ВРЕМЯ ШТИЛЯ

Кризис стран еврозоны негативно повлиял на продажи автомобилей в Старом Свете. Россия на этом фоне демонстрирует устойчивый рост. Итоги прошлого года анализирует **Игорь Моржаретто**.

ЕВРОПА НАМ НЕ УКАЗ

Германский авторынок, самый крупный в Европе, штормило весь год – только осенью он смог вновь набрать обороты. В целом за год продажи в Германии выросли на 9% (продано 3,2 млн. автомобилей). А вот французский рынок упал на 2% (2,2 млн. машин). Неожиданно плохо расходились национальные марки – по сравнению с 2010 годом они потеряли 7%. Еще глубже провалился итальянский рынок: минус 11%. В 2011 году там купили 1,75 млн. автомобилей. По данным же испанской ассоциации автопроизводителей ANFAC, в стране продано всего 810 тыс. машин – падение на 18%.

На других континентах ситуация тоже не слишком радостная. Японский рынок хоть и демонстрировал в течение последних месяцев положительную динамику, по итогам года так и не смог выйти в плюс. Даже темпы роста китайского рынка, ныне крупнейшего в мире, замедлились. И только США после нескольких лет спада сумели показать положительную динамику – рост на 10%!

А вот российский рынок на фоне кризиса европейской валюты, долговых скандалов в Америке, чередой гражданских войн в Африке, цунами в Японии рос как на дрожжах и по итогам года показал немыслимый прирост в 39%. По данным Ассоциации европейского бизнеса, за 12 месяцев в России продано 2 653 408 легковых и легких коммерческих автомобилей. И только в декабре рынок чуть сбавил темп, но все равно прибавил 23% (251 414 машин).

Причин несколько. Главные – всё еще остающийся неудовлетворенным спрос (в Европе 400 автомобилей на 1 тыс. населения, у нас чуть более 220) и рост доходов россиян в прошлом году. Пользуясь ростом мировых цен на нефть, правительство в предвыборном году буквально накачивало страну бумажными деньгами. Набирало обороты и автокредитование: в 2011-м оно помогло купить каждый третий автомобиль, причем кредит на каждый десятый из них субсидировало государство. Сограждане, похоже, пришли к выводу, что копить деньги сегодня рискованно (да и непонятно, в какой валюте хранить: все шатаются) – так не лучше ли вложить дешевеющие бумажки в мечту всей жизни? Нет, не в квартиру – жилье в нашей стране чудовищно дорого, но хотя бы в машину... И рынок рос, несмотря на «всемирный штиль».

ПАРАД ПЛАНЕТ

Какие же машины выбирали россияне? Бессменным лидером остается АВТОВАЗ. Правда, жил он по своим законам, отличным от рыночных. В начале года – бурный рост, но в июне спрос на «лады» стал падать: завершилась государственная программа утилизации. В самом конце – еще один спад: покупатели замерли в ожидании бюджетной «Гранты». Тем не менее за 2011 год АВТОВАЗ реализовал 578 тыс. автомобилей – на 11% больше, чем годом ранее.

САМЫЕ ПОПУЛЯРНЫЕ МОДЕЛИ НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ в 2011 году

		2011		2010
1	Lada Kalina	142 930	▲	108 989
2	Lada Priora	138 697	▲	125 247
3	Lada Samara	122 473	▲	105 457
4	Lada 2104/2107	112 522	▼	138 272
5	Hyundai Solaris	97 243		0
6	Ford Focus	82 457	▲	67 041
7	Renault Logan	81 909	▲	62 862
8	Lada 4×4	60 738	▲	44 635
9	Daewoo Nexia	54 567	▲	43 943
10	Chevrolet Niva	54 425	▲	35 380

Лидером продаж впервые стала «Калина» (142, 9 тыс. машин, рост на 31%). На вторую строчку опустилась лидировавшая много лет «Приора» (рост на 11%). Очень сильно – на 19%! – сократился сбыт «классических» моделей АВТОВАЗа, сборка которых переехала на «ИжАвто». Не помогают даже огромные скидки, которые дают и завод, и дилеры. Стало окончательно ясно, что держались эти модели только благодаря госпрограмме утилизации, теперь место им – в истории. Видимо, и в Ижевске «классика» доживает последний год: скоро ее окончательно подвинет «Гранта». Другой ветеран сдаваться не собирается: на 36% выросли продажи «Лады 4×4» (в народе – «старая» «Нива»). Но и ей обещают замену уже через год.

В лагере иномарок значительные перемены, хотя лидерство сохранил «Шевроле» со 173,5 тыс. машин (плюс 49%). Но конкуренты не дремлют! Гораздо быстрее прогнозов выросли продажи «Хёндай» (плюс 88%), «Рено» (60%), «Киа» (47%), «Ниссана» (74%). А «Фольксваген» прибавил вдвое! «Хёндай» и «Киа» резко рванули в прошлом году благодаря появлению в России двух доступных моделей – «Соляриса» и «Рио».

«Солярис» вообще добился феноменального успеха. Седан, впервые показанный публике осенью 2010 года, появился в продаже в феврале 2011-го, хэтчбек – в июле, но по итогам года новинка стала самой популярной иностранной моделью: 97 243 проданные машины. «Форду-Фокус» пришлось уступить лидерство, которое он удерживал много лет. Формально на третье место переместился «Рено-Логан». Расклад поменяется, если суммировать продажи седана «Логан» и хэтчбека «Сандеро» (французы, в отличие от корейцев и американцев, позиционируют их как разные модели). Тогда получится, что бюджетная модель «Рено» – первая (в сумме 127,8 тыс. машин). Но это уже нюансы. Главное, что «россиян» стремительно теснят «иностранцы», пусть и нашей сборки. В затылок «Калине» и «Приоре» дышат сразу три-четыре иностранные модели, причем некоторые из них

В 2011 году на территории России собрано более 1,7 млн. автомобилей – рост 45%. Это исторический рекорд! Из них 800 тыс. – иномарки. То есть примерно 65% проданных на нашем рынке машин – российского производства. По прогнозам Минэкономразвития, в 2012 году в России соберут 2,6–2,8 млн. автомобилей, а к 2018-му – до 3,5 млн.

ПРОДАЖИ НОВЫХ ЛЕГКОВЫХ И ЛЕГКИХ КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИИ в 2011 году (по данным АЕБ)

Марка	2011 год	2010 год	Разница, %
«Лада»	578 387	522 924	11
«Шевроле»	173 484	116 233	49
«Хёндай»*	163 447	87 081	88
«Рено»*	154 734	96 466	60
«Киа»	152 873	104 235	47
«Ниссан»*	138 827	79 614	74
«Тойота»*	119 505	79 315	51
«Форд»*	118 031	90 166	31
«Фольксваген»	118 003	58 989	100
«Дэу»	92 778	74 419	25
ГАЗ*	89 773	76 647	17
«Мицубиси»	74 166	45 538	63
«Шкода»	74 074	45 631	62
«Опель»	67 555	40 875	65
УАЗ*	57 148	49 043	17
«Пежо»*	44 311	35 734	24
«Мазда»	39 718	24 926	59
«Сузуки»	35 469	28 690	24
«Мерседес-Бенц»	29 058	19 724	47
«Фиат»*	28 254	21 943	29
БМВ	28 165	20 584	37
«Ситроен»*	27 633	17 419	59
«Ауди»	23 250	18 510	26
«СанЙонг»	22 692	12 526	81
ЗАЗ	20 049	17 541	14
«Вольво»	19 209	1 0650	80
«Хонда»	19 101	18 159	5
«Лифан»	17 910	7700	133
«Лексус»	13 698	10 981	25
«Ленд-Ровер»*	13 183	9970	32
«Субару»	12 371	8552	45
«Фольксваген» (коммерч. авт.)	12 345	7227	71
«Вортекс»	12103	10100	20
«Богдан»	8683	7612	14
«Чери»	7278	8909	–18
«Инфинити»	7042	4674	51
«Грейт Уолл»	6777	3637	86
«Джили»	6060	1944	212
ИЖ	5163	489	956
«Хайма»	3114	0	–
«Мерседес-Бенц» (коммерч. авт.)	2703	2123	27
«Кадиллак»	2226	1459	53
«Порше»	2202	1572	40
«Джип»	2093	809	159
BYD	2007	574	250
«Мини»	2002	1001	100
ТагАЗ*	1840	7284	–75
«Ягуар»	1182	858	38
СЕАТ	1127	955	18
«Исудзу»*	371	330	12
«Додж»	158	273	–42
«Крайслер»	76	179	–58
ИТОГО	**2 653 408**	**1 912 794**	**39**

*С учетом легких коммерческих автомобилей.

по итогам нескольких месяцев уже обгоняли «Ладу»...

Другие подробности: самым популярным иностранным кроссовером остается «Ниссан-Кашкай», а самой продаваемой премиум-моделью – «Мерседес-Бенц» С-класса. И еще: похоже, китайцы снова выступили в поход на российский рынок. Некоторые марки показали очень приличный рост за прошлый год: «Лифан» – 133%, «Грейт Уолл» – 86%, «Джили» – 212%. Выглядит впечатляюще, но в абсолютных цифрах – не очень.

И еще один маленький, но многозначительный факт. Если по общему объему продаж мы недотянули до рекордного 2008 года, когда россияне приобрели 2,9 млн. автомобилей, то по средней стоимости покупки докризисный уровень уже превзошли. Как рассчитал партнер аналитической компании PWC в России Стэнли Рут, средняя цена нового легкового авто в 2011 году составила 23,5 тыс. долларов, а это на 5,4% выше прежнего рекорда, установленного в 2008-м, – 22,3 тыс.

НЕТ ПРОРОКА

По прогнозам Ассоциации европейского бизнеса, в России в 2012 году продажи вырастут еще на 12% – до 2,8 млн. автомобилей. Но в прошлом году, например, эксперты этой организации меняли свой прогноз трижды и все-таки, хоть и незначительно, ошиблись в конечном результате. Происходит это не от непрофессионализма аналитиков, – рынок в России зависит от множества политических и экономических факторов; на него могут повлиять как итоги очередных президентских выборов, так и мировые цены на нефть.

По осторожным прогнозам, в этом году цена барреля будет колебаться около 100 долларов; рост российского ВВП в таком случае составит около 3%, а уровень инфляции – не выше 6,5%. Это неплохие показатели, и тот же Стенли Рут прогнозирует, что «в текущих экономических условиях игроки автомобильного рынка могут рассчитывать на долгосрочный рост». Но он же подчеркивает: в целом ситуацию на российском рынке очень трудно предсказать даже на короткий период, поэтому надо (на всякий случай!) «быть готовыми быстро отреагировать на возможные изменения». ЗР

На правах рекламы

Превосходство в значениях.
Превосходство в технологиях.

Дикие верблюды в пустыне Гоби превосходно адаптированы к экстремальным перепадам температур

от –40°С до +40°С

Свечи зажигания NGK надежно функционируют в любых климатических условиях

Выбирайте свечи зажигания NGK!

- Передовые технологии от лидера рынка
- Испытанные ноу-хау первичной комплектации
- Выбор ведущих мировых производителей*

* Alfa Romeo · AMG Mercedes · Aston Martin Audi · Bentley · BMW · Bugatti · Daewoo Daimler Chrysler · Daihatsu · Ferrari · Fiat Ford · General Motors · Honda · Hyundai Jaguar · Kia · Lancia · Lamborghini · Lotus Maserati · Mazda · Mitsubishi · Nissan · Opel Peugeot · Porsche · Renault · Rolls-Royce Landrover · Saab · Seat · Skoda · Smart Subaru · Suzuki · Toyota · VW · Volvo

NGK

www.ngk.ru

ИМЕНЕМ МЭРИИ

АМО ЗИЛ несколько лет назад внесли в список градообразующих предприятий. То есть государство обещает держать его на плаву вне зависимости от экономической обоснованности. Игорь Моржаретто исследует причины довольно печального состояния бывшего гиганта.

СЛАВНОЕ ПРОШЛОЕ

Завод в Москве стал первым специализированным автомобилестроительным предприятием еще в дореволюционной России: устав Товарищества на паях автомобильного Московского общества (АМО) был утвержден 18 мая 1916 года. Основателем его выступил торговый дом «Кузнецов, Рябушинские и Ко.». В пойме Москвы-реки, в Тюфелевой роще, приступили к лицензионному производству полуторатонного грузовика «Фиат-15 Тер». По контракту с военным ведомством успели собрать из итальянских комплектов 1,3 тыс. машин, – потом грянула революция и национализация (15 августа 1918 года). Следующие шесть лет завод занимался капитальным ремонтом грузовиков. Лишь 1 ноября 1924 года из цехов выехал новенький АМО-Ф-15, созданный «по мотивам» «Фиата» и частично из его оставшихся комплектующих. За последующие шесть лет выпустили 6,9 тыс. грузовиков – ничтожно мало для нужд возрождающейся экономики страны. В 1931-м наконец запустили первый в СССР конвейер, на котором стали собирать опять же лицензионный американский грузовик «Аутокар-SD», который с переходом на отечественные комплектующие постепенно переродился во всем известный ЗИС-5.

Так московский завод стал флагманом отрасли. Он специализировался на производстве грузовых автомобилей, автобусов на их базе, а с 1936 года – и легковых автомобилей высшего класса. В 1970–1980-е годы здесь ежегодно собирали по 200 тыс. грузовиков! Предприятие неоднократно меняло имя: АМО – Автомобильный московский завод им. Ферреро (итальянский коммунист, которого убили фашисты в 1924 году) – 1-й государственный автозавод им. Сталина (ЗИС) – ПО «Завод им. Лихачева» (ЗИЛ) – акционерное московское общество «Завод имени И.А. Лихачева» (АМО ЗИЛ). Помимо центральной площадки в столице у него было свыше 30 филиалов по стране; в штате объединения числилось свыше 120 тыс. человек – население небольшого города. Но уже в советское время москвичей не слишком привлекала работа на головном заводе, в тяжелых

условиях трудились преимущественно «лимитчики» (за перспективу через десять лет получить столичную прописку), а также вахтовые рабочие из Вьетнама (за возможность купить и вывезти на родину хоть какие-то товары).

ФЛАГМАН БЕЗ БУДУЩЕГО

Когда распался СССР, разорвались многолетние экономические связи. Многие оказались искусственными. Резко сократились военные заказы, оставшееся без поддержки сельское хозяйство тоже перестало закупать огромные грузовики... Рынки вчера еще дружественных стран также оказались потерянными. «Образцово-показательный» флагман индустрии совершенно не был готов к новым временам. Более того, они сразу выявили полную несостоятельность его экономической модели.

Однако руководители предприятия даже не пытались приспособиться к рыночным условиям. Резко упал спрос на неэффективные в большинстве случаев среднетоннажные грузовики – но цеха упорно продолжали клепать прожорливые «сто тридцатые» и не снискавшие популярности дизельные ЗИЛ-4331.

Появился класс мелких предпринимателей, им были нужны машины для перевозок малых партий грузов на коротком плече и в городах. Такой автомобиль («Газель») начали собирать в Нижнем Новгороде; собственно, благодаря этой модели ГАЗ выжил и поднялся. На ЗИЛе в 1992 году разработали грузовик классом выше – трехтонный ЗИЛ-5301 полукапотной компоновки, но запустить его в серию сумели лишь спустя четыре года: для машины не было двигателя.

Тем временем в декабре 1994-го с конвейера сошел последний грузовик семейства ЗИЛ-130, а к следующему лету предприятие подошло практически банкротом. На тот момент в стране активно шла приватизация «по Чубайсу»: немногие процветающие компании, скупив за бесценок ваучеры, пытались вкладывать их в крупные промышленные предприятия. Тогда еще надеялись вдохнуть в них вторую жизнь – ведь у нас толковые инженеры, квалифицированные рабочие, отличные проекты, которые можно быстро воплотить в металле. Ставь на поток и получай прибыль! Так владельцем контрольного пакета акций АМО ЗИЛ стал торговый дом «Микродин».

ФАЛЬСТАРТ

Один из наиболее успешных игроков на рынке электроники и бытовой техники, «Микродин» имел десятки магазинов по всей стране с оборотом в сотни миллионов долларов. В начале 1990-х его основали два молодых предпринимателя: Дмитрий Зеленин (впоследствии губернатор Тверской области) и Александр Ефанов. Владельцами ЗИЛа они стали довольно неожиданно для самих себя: не смогли пройти мимо предложения акций завода, которые продавались за бесценок. В начале 1996 года Александр Ефанов был назначен его гендиректором.

Физик по образованию (как и большинство членов его команды), Ефанов к тому времени имел неплохой опыт работы менеджером на крупном предприятии. Беглое знакомство показало: ситуация на ЗИЛе критическая. Предприятие занимало сотни гектаров в центре столицы, на нем работало около 90 тыс. человек, которые выпускали к тому времени не более 7 тыс. грузовиков в год. Но и те никому не были нужны! В отделе сбыта работали 25 женщин предпенсионного возраста, которые решали лишь вопросы отгрузки. Непосредственно продажами не занимался никто! Воровство достигло чудовищных размеров: рабочие, которым на несколько месяцев задерживали зарплату, несли через дыры в заборах и проходные все,

На правах рекламы

ТЫ ХОЧЕШЬ НЕ ПОТЕРЯТЬ ПРАВА

Не секрет, что ГИБДД ужесточают санкции к водителям, имеющим даже отдаленный запах спиртного. Причем инспектора не интересует тот факт, что выпил ты в воскресенье вечером, а на работу едешь в понедельник утром. Скорее всего, ты распрощаешься с правами.

К сожалению, никто не застрахован от такого поворота событий. Мы готовы подсказать выход. Чтобы быстро удалить последствия приема алкоголя из организма, вам нужен ЭНТЕРОСГЕЛЬ – лекарственное средство, за 20 лет применения выручившего из беды многих водителей. **Энтеросгель прочно сорбирует на себя и выводит алкоголь, ацетальдегид (виновник головной боли и похмельного синдрома), сивушные масла** и многие другие токсические вещества.

Энтеросгель впитывает только вредные вещества, не затрагивая полезные: кальций, витамины, микроэлементы, пищеварительные ферменты.. Это происходит благодаря особой молекулярной структуре Энтеросгеля.

Очень важно, что сам алкоголь и его запах не маскируются, а реально удаляются из крови, кишечника и дыхания.

Примите несколько столовых ложек Энтеросгеля после застолья и повторите прием утром. Из организма выводится сама суть проблемы вместе с головной болью, похмельем и замедленными реакциями. Трезвому и без запаха ни алкотест, ни ДПС не страшны!

Телефон для консультаций: (495) 646-1433 www.enterosgel.ru

СПРАШИВАЙТЕ В АПТЕКАХ

На правах рекламы

ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ К ПРИМЕНЕНИЮ. ПЕРЕД ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ПРОКОНСУЛЬТИРУЙТЕСЬ С ВРАЧОМ

НОВЕЙШАЯ ИСТОРИЯ АМО ЗИЛ (1991–2011 годы)

что под руку попадало. Зимой по льду затона через Москву-реку тащили не только запчасти, но даже многотонные станки! Потому первое, что сделали руководители «Микродина», – поставили везде свою охрану. Говорят, только за первый месяц удалось предотвратить вынос имущества почти на миллион долларов.

Новые руководители быстро подготовили довольно интересную стратегию развития завода. Предполагалось разработать несколько универсальных платформ грузовиков и собирать на их базе автомобили под конкретные заказы. Все производство сосредотачивалось в нескольких цехах, еще в нескольких помещениях открыли сборку бытовой техники по заказу ТД «Микродин» – холодильников, кондиционеров... Все непроизводственные активы начали распродавать, потому что невозможно в рыночных условиях содержать на балансе автомобильного завода дворец культуры и детские сады, стадионы и жилые кварталы.

Главным «кормильцем» на переходный период решили сделать «Бычок» ЗИЛ-5301, который в 1996 году удалось-таки запустить в серию. Временно его оснащали тракторным 4-цилиндровым дизелем Минского моторного завода: у этого мотора была автомобильная модификация Д-245 (мощностью от 109 до 136 л.с.). Кто бы знал, что это временное решение станет постоянным! Наметились серьезные сдвиги (производство выросло в три раза), однако ситуация оставалась сложной. Владелец предприятия нес огромные убытки, ведь приходилось расплачиваться за висящие на нем долги прошлых лет. Но шанс найти свое место под солнцем у ЗИЛа был. Если бы завод не стал ареной борьбы амбиций двух знаковых персон...

«Главный приватизатор» страны Анатолий Чубайс считал: если гиганты промышленности передать частным компаниям, те сумеют сделать их эффективными и прибыльными. В пример того, что новые собственники успешно преодолевают трудности, он приводил тот же ЗИЛ. Но в Москве у Чубайса нашелся серьезный оппонент – мэр Юрий Лужков, который доказывал, что крупные предприятия надо оставить в государственной (или муниципальной) собственности, чтобы сохранить кадры, промышленный потенциал и не допустить социальных потрясений. Последние как раз намечались на ЗИЛе, ведь новым хозяевам пришлось сократить лишний персонал, в том числе руководителей... В результате жестокой подковерной борьбы победу одержал Лужков: «Микродин» под нажимом чиновников был вынужден уйти с предприятия, продав свои акции городу по номинальной цене. Вложенные в завод деньги он назад так и не получил и после «хождения в промышленность» уже не смог оправиться. Говорят, история не имеет сослагательного наклонения, и потому мы не узнаем, смогли бы в конце концов физики-коммерсанты добиться успеха в автомобильном деле или нет.

А что же ЗИЛ? После ряда собраний акционеров, в законности которых тогда многие сомневались, московское правительство аккумулировало свыше 68% акций. Начался «новый старый» этап в жизни предприятия. На нем рулили столичные чиновники, а его наименование в шутку стали расшифровывать так: «Завод имени Лужкова». Кстати, по официальной версии, именно Юрий Михайлович дал модели ЗИЛ-5301 имя «Бычок».

Между тем дела шли все хуже. При «Микродине» удалось нарастить выпуск грузовиков до 22 тыс. в год, но теперь спрос пошел вниз. Не слишком качественные «бычки» с маломощным двигателем удавалось пристраивать только в качестве государственного и муниципального заказов да еще фирмам, тесно связанным с мэрией столицы.

В то же время правительство города вкладывало в предприятие немалые деньги, а подведомственные мэрии банки охотно кредитовали ЗИЛ. В начале прошлого десятилетия мы пытались официально узнать, сколько денег вливается в полумертвое предприятие (речь шла о миллиардах рублей!) и как расходуются эти средства. Буквально забросали мэрию письмами, но ответа так и не получили. Отвечавший за промышленность руководитель департамента Е. Пантелеев профессионально уворачивался от острых вопросов.

Выпуск грузовых автомобилей падал, а Лужков буквально фонтанировал идеями: сегодня – наладить

на ЗИЛе массовое производство вседорожников собственной разработки, завтра – возродить выпуск лимузинов для членов правительства и мэрии (из-за отсутствия заказов их сборку прекратили еще в 1996 году). Каждый год нам обещали приход иностранных партнеров: «Кенворт», «Катерпиллер», «Вольво», «Рено». Потом шли переговоры с китайскими компаниями «Синотрак» и «Фотон», белорусским МАЗом... Но и их идея сотрудничества с московским правительством на автомобильном поприще почему-то не вдохновила. Даже несмотря на обещанные мэрией значительные льготы. Собственно, благодаря этим льготам и огромным финансовым вливаниям со стороны городских властей предприятие продолжало существовать. Более того, удалось протолкнуть ЗИЛ в федеральный список градообразующих предприятий.

Но и это не спасло. В 2010 году компания произвела 1258 грузовых автомобилей и пять автобусов, после чего конвейер остановился – денег на закупку комплектующих и зарплату не осталось. Хотя здесь работало уже чуть больше 7 тыс. человек...

На огромной территории кроме заброшенных цехов и ржавых железнодорожных путей встречаются «зоны благополучия» – там работают арендаторы. В одном из помещений уже пять лет российско-японское СП штампует кузовные панели для «Рено-Логан» и «Сандеро», которые собирают на «Автофрамосе». В другом – льют церковные колокола (среди них и установленные на храме Христа Спасителя). Один из корпусов переоборудовали даже под киностудию, где снимают сериалы и телепрограммы. Большая часть помещений и площадок уже давно сдается в аренду – под офисы, склады. Это важнейший источник доходов бывшего автозавода.

В общем, у меня сложилось четкое убеждение: в 90-е годы прошлого века и первое десятилетие этого московская мэрия вольно или невольно сделала все, чтобы «утопить» столичные автозаводы – ЗИЛ и «Москвич». Ставила к руководству некомпетентных специалистов, противилась кардинальным реформам, оттягивала решение наболевших вопросов собственности, в том числе земельной. В результате получилось то, что получилось: «Москвич» давно уже мертв (хотя на части его территории работает «Автофрамос»), от ЗИЛа тоже мало что осталось. Впрочем, говорят, что ставить на нем крест еще рано...

НОВАЯ МЕТЛА

В 2011 году ЗИЛ отметил 95-летие. Гордиться юбиляру нечем: конвейер стоял уже год, а долги превысили 15 млрд. рублей. При этом завод все еще занимает около 300 га земли практически в центре столицы, в живописном месте на берегу реки!

Ситуация абсурдная: до последнего момента московское правительство отказывалось продавать бесценную землю, а предприятие, на ней расположенное, не выпускало продукцию и лишь множило долги.

Не так давно на завод обратил внимание новый столичный мэр Сергей Собянин. Он уволил директора, приостановил процедуру банкротства и распорядился дать денег на возобновление производства.

Спасут ли все эти меры бывший флагман автопрома? Никто не знает. Скорее всего, нет. И даже не потому, что не слишком умно при наличии нескольких филиалов в регионах продолжать собирать грузовики в Москве. Себе в убыток, руками гастарбайтеров. У завода по-прежнему нет настоящего хозяина, им «управляют» чиновники. Спроса с них за итоги «управления», как показала история России последних 20 лет, никакого. ЗР

На правах рекламы

Один день на съемках эротического фильма

Когда мне разрешили присутствовать на съемках эротического фильма, я согласился сразу. А вы бы отказались, будь вы мужчиной и журналистом в одинаково запущенной форме?

Номер-люкс в небольшой питерской гостинице. Съемки очередного творения известного «нашего» режиссера.. Антураж, в общем, пока мало отличается от обычных киносъемок. Присутствуют два актера и две актрисы — по виду обычные студенты. Я в это время беседую с создателем очередного «шедевра».

Если кто-то думает, что сниматься в эротическом фильме это удовольствие, за которое тебе еще и платят, то он сильно не прав. Сниматься в фильмах для взрослых — это реальная работа, пахота. «У нас здесь 6–7–часовой рабочий день, обстановка довольно нервозная. Заниматься любовью под прицелом камеры сможет не каждый.

Без специального допинга актеру не обойтись, будь он трижды ас. Во время съемок все актеры в обязательном порядке принимают

«Сеалекс Форте». Съел «Сеалекс Форте» — и захочешь в любой ситуации, ну и сможешь, конечно».

После столь необычной экскурсии мне захотелось узнать мнение специалиста на этот аспект половой жизни. Вот что рассказал ведущий сексолог одной из частных клиник: — «Сеалекс Форте» — действительно последнее слово в стимуляторах потенции. От всех предыдущих он отличается уже тем, что принимается курсом. «Сеалекс Форте», не просто увеличивает либидо, он способствует психоэмоциональной разгрузке, разрушает психокомплексы, повышает стрессоустойчивость».

В упаковке «Сеалекса Форте» 12 капсул на 12–дневный курс. Стойкий эффект наступает уже на 2-й день. И какой эффект! Плюс «Сеалекса Форте» еще и в том, что его можно применять как одноразовый допинг, то есть одну, максимум 2 капсулы за 2 часа до предполагаемого контакта, что делает его любимым средством различных мачо и «казанов», желающих бурно провести свободное время. Выраженный эффект, при этом, сохраняется в течение двух дней.

«Сеалекс Форте» полностью натуральное средство. Давно известные средства для повышения потенции в нем смешаны так, что усиливают эффект друг друга. Йохимбе, женьшень, панты, лакрица, чеснок — никакой химии и все для Вашего удовольствия!

Хорошенько поразмыслив вечером, я пришел к выводу: в эротике сниматься не пойду точно. А вот «Сеалекс Форте» — надо попробовать!

Спрашивайте в аптеках!

Телефон горячей линии: 8-800-333-10-33 (звонок по России бесплатный, часы работы: пн.-пт. — 10.00-19.00; сб. — 11.00-18.00; вс. — выходной) • **www.riapanda.ru**
Телефон для справок в Москве: (495) 755-93-95, 627-05-61. Телефоны для справок в Санкт-Петербурге: (812) 325-17-94, 325-20-18.
БАД. Не является лекарством. Перед применением проконсультируйтесь со специалистом.

СГР № RU.77.99.11.003.E.044807.10.11 от 31.10.2011

МОЯ ХАТА С КРАЮ

Спору нет, кемпер – отличный выбор для современного автотуриста. Смущает лишь высокая цена домиков на колесах – от двух миллионов. **Вячеслав Субботин** нашел приемлемый вариант на базе «Патриота» за миллион сто тысяч.

Не люблю гостиницы, кемпинги, пансионаты: привязан к месту, постой недешев, свобода ограничена. Мне нравится жить вольно, где понравилось, по своим правилам. Современная палатка – это чудо, но, если дождь, даже в непромокаемых хоромах становится неуютно. Завидую белой завистью владельцам кемперов: настоящий дом! Забудь про ливень, холод и ветер. Да и жара не изнуряет, если на борту кондиционер.

За мобильный дом с приемлемым оснащением просят, как правило, не меньше двух с половиной миллионов рублей. Да это неплохой дом уже в 40 км от Москвы! Сравните: за те же деньги передвижная хата на базе всего лишь «Фиата-Дукато».

В Ульяновске компания «Дартех» в прошлом году предложила свой вариант решения жилищной проблемы. За приличным шасси далеко не ходили: взяли «Патриот Карго» и сбросили с него страшный кузовок. Затем слегка доработали подвеску, навели марафет в кабине – и машина была готова к навеске жилья.

Перед тем как предложить окончательный вариант кемпера, ульяновцы изготовили два пробных и отправили в Волгоград, на тест настоящим рыбкам и охотникам. Те придирчиво оценили творение товарищей, живущих выше по течению Волги. С учетом их замечаний появился третий вариант «УАЗа-Патриот Кемпер», готовый к тиражированию.

ЖИЛОЙ РАЙОН

Каркас жилой зоны из прочных, легких тонкостенных труб, стены типа «сэндвич»: снаружи алюминиевые панели, внутри добротная фанера МДФ, между ними пенополистирол. Легко и прочно, тепло и тихо. Домишко съемный, – как обычный кузов, он крепится к раме в восьми штатных точках.

Внутри просторно: высота от пола до потолка 1,9 метра, ширина комнаты 1,8, а длина 2,32 метра. Четверым взрослым достаточно места, чтобы растянуться на лежанках с комфортом, не толкаясь локтями.

Несмотря на большой задний свес, проходимость «Патриота» не пострадала. В этом он несомненный лидер среди кемперов.

Внутри все скомпоновано ладно: четыре спальных места и есть где хорошо посидеть – достаточно убрать лесенку и поднять столик.

Залезать на верхнюю полку лучше на трезвую голову, иначе рискуешь приложиться о потолок.

Дополнительный аккумулятор заряжается и от мотора, и от генератора.

Бензогенератор на 2 кВт довольно тихий, пускается легко и в любую погоду.

Однажды на подъезде к Вольфсбургу коллега увидел массу расставленных вдоль леса стареньких кемперов. В каждом – яркая девушка. Не стоит переживать, куда сплавить потом автодом. Охотник найдется.

Бытовые и хозяйственные принадлежности не мешаются под ногами – мест, куда их рассовать, хватает.

Что за жилье без кухни? Она в полном объеме: широкий стол, в углу газовая плита, рядом холодильник, раковина с краном. Примечательно, что воду подают не привычным вентилем, а кнопкой на полу. Ногой ловчее и выходит экономнее. Есть электричество на 220 и на 12 вольт: снаружи упрятан 2-киловаттный бензогенератор. Смонтирован автономный отопитель «Эбершпехер». Изготовители утверждают: когда он работает, можно ходить в рубашке, даже если за бортом минус пятнадцать. Я, правда, проверял при минус пяти, оставаясь в халате.

Недостатки кемпера – нет душевой кабины и туалета. Для них, увы, не нашлось места. А количество мест при движении ограничено двумя: для водителя и его пассажира.

Крыша кемпера – наблюдательная площадка. Туда ведет складная лестница.

УКРЕПЛЯЯ ПОЗИЦИИ

Домик, хоть и легкий, потребовал укрепить автомобиль. В передней подвеске заменили пружины более жесткими, в задней добавили по листу к рессорам и дополнительно поставили по пружине. Штатные амортизаторы заменили более энергоемкими «Ранчо» – по два на каждое колесо. Само собой, смонтировали стабилизаторы поперечной устойчивости на передний и задний мосты.

На выбор предлагают два мотора. Штатный бензиновый 130-сильный ЗМЗ-409 и китайский лицензионный дизель «Исудзу» на 2,8 литра и 92 силы. С бензиновым путевой расход примерно 14 литров на сотню, с дизелем – литров девять. Резвость и максимальная скорость «домашнего» авто, понятно, понизились, но при нынешнем контроле на дорогах это только во благо – проезд дешевле выйдет.

Дорабатывать полноприводную трансмиссию не стали: для кемпера она оказалась достойной. У «Патриота» шансы забраться повыше в горы, проехать поглубже в лес, поближе к берегу реки несравнимо выше, чем у других кемперов, и это еще один козырь ульяновской машины.

Цена автомобиля с бензиновым мотором – 1 100 000 рублей, с дизелем будет дороже на 350 000. Рядовой «патрик» в такой же комплектации (с кондиционером) стоит 580 000 рублей.

Считайте, что покупаете еще одну машину. Но за домик, который можно расположить в любом краю страны, это совсем не дорого. ЗР

ЮНЫЙ СТРОИТЕЛЬ

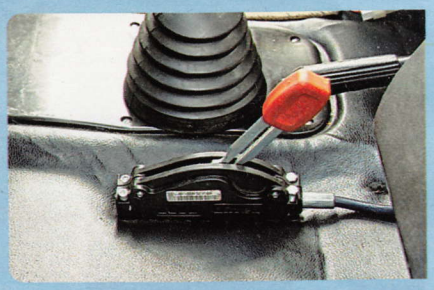
Список вариантов «Газели» расширился еще на одну позицию: самосвал. С подробностями об этой машине – **Максим Приходько**. Фото **Константина Якубова**.

Собственно, автомобили с таким типом кузова на базе «газонов» были всегда. Но частный бизнес подтолкнул конструкторов к созданию, образно говоря, детских саморазгружающихся версий. «Жил на свете самосвал, он на стройке побывал» – эти строки Агния Барто словно про новинку от «Группы ГАЗ» написала. За границей самосвалы грузоподъемностью до 1 тонны – привычное дело, а вот в России это едва ли не единственная машина такого типа, работать на которой можно с правами категории В.

Основой послужило удлиненное шасси ГАЗ-330232. Это позволило совместить большую кабину, рассчитанную на шестерых, и вполне взрослый кузов объемом почти 2 кубометра. По желанию заказчика сделают канонический вариант – со стандартной кабиной на обычной колесной базе. Дополнительно можно «поиграть» с двигателем, благо есть альтернатива в виде дизельного «Камминса».

Борта самосвального кузова не имеют скрытых полостей. Они импортные, австрийской фирмы «Фурманн». Вся остальная самосвальная начинка построена в кооперации с нижегородской компанией «Чайка-НН», которая давно специализируется на установке всевозможной гидравлики на газовское шасси. Механизм подъема и опускания кузова на этой конкретной машине выполнен по максимуму – с применением итальянских комплектующих от фирм «Ди Натале-Бертелли» и OMFB. Первая поставляет телескопический цилиндр, вторая – гидравлический распределитель, коробку отбора мощности и насос. Естественно, импортная начинка заметно удорожает самосвал.

Управляют подъемом самосвального кузова нажатием клавиши переключателя, расположенной правее блока управления светом.



Тот самый рычаг, который отвечает за включение коробки отбора мощности. Для убедительности его набалдашник выкрасили в красный цвет.

Заставить самосвал скинуть поклажу «налево» помогает система специальных штанг, блокирующих ход кузова в нужном направлении.

Главное отличие от больших собратьев – отсутствие подогрева кузова зимой. В машине грузоподъемностью 980 кг это лишнее.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ГАЗ-330232

Размеры: длина×ширина×высота, мм	6300×2100×2275
Внутренние размеры кузова, мм	3056×1940×380
Направление разгрузки кузова	трехстороннее
Угол опрокидывания кузова вбок/назад, град.	45/50
Дорожный просвет, мм	170
Колесная формула	4×2
Общее число мест	6
Грузоподъемность, кг	980
Полная масса, кг	3500
Топливо/запас топлива, л	А92–А95/70
Расчетный расход бензина, л/100 км	15

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 8 клапанов, 2890 см³, 78,5 кВт/106,8 л.с. при 2500 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: заднеприводная; М5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвеска – зависимая рессорная, рулевое управление – типа «винт-шариковая гайка» с гидроусилителем; тормоза – дисковые/барабанные, шины – 185/75R16.

ЦЕНА: от 600 000 руб., представленный экземпляр стоит 930 000 руб.

Способ сэкономить – заказать версию с отечественными навесными узлами и агрегатами, заплатив чуть больше 600 тысяч рублей. В любом варианте самосвал разгружается на три стороны. Что касается операций с подъемом и опусканием кузова, то освоить эту науку тоже не составит большого труда. Алгоритм действий простой: машину на ручник, выжать педаль сцепления, затем включить рычагом коробку отбора мощности и нажать на клавишу подъема кузова. Для пущего эффекта откройте при этом водительскую дверь и поглядывайте назад, посмеиваясь над людьми с удивленными лицами. Ведь для многих «Газель»-самосвал будет в диковинку. ЗР

На правах рекламы

Официальные дилеры:
«АвтоСистема», МКАД 15-й км, тел.: 7 (495)915 8826, 7 (495)915 8827
«Salemania», МКАД 31-й км, тел.: 7 (495)665 5171
«Автокуб», 2 км от МКАД, г. Реутов, ул. Транспортная, 12, тел.: 7 (495)727 2564
«Автолидер», Москва, Огородный пр., д. 9, тел.: 7 (495)665 0045
ТИ РЭКС Автоцентр в Тушино, Москва, ул. Василия Петушкова, д. 3 корп. 3 (17 ТМП), тел.: 7 (495)646 2222
ТИ РЭКС Автоцентр в Кузьминках, Москва, ул. Ташкентская, д. 28 (19 ТМП), тел.: 7 (495)646 2222

КУДА ПОДАЛЬШЕ

Павловский автобусный завод приступает к серийному производству туристической модели ПАЗ-320412 «Вектор». **Константин Закурдаев** познакомился с техническими особенностями новинки.

После кризиса многие перевозчики задумались об оптимизации парков. В частности, о переходе от больших туристических лайнеров к средним. ПАЗ отреагировал оперативно: спроектировал, построил и испытал междугородную модель на основе удлиненной версии ПАЗ-3204, предназначенной для городских и пригородных перевозок. В сравнении с ними туристический автобус, нареченный именем «Вектор», получил более современную и технологичную переднюю маску. Для улучшения плавности хода применили рессорно-пневматическую подвеску вместо обычных рессор, а для повышения комфорта полностью переработали салон.

В «Векторе» 30 мягких сидений с регулируемыми по наклону высокими спинками, над которыми размещены полки для малогабаритного багажа. На них закреплены светодиодные лампы, дающие свет в нескольких режимах. Поскольку у автобуса мотор спереди, изолированное багажное отделение разместили не под полом, а в корме, поэтому не пришлось увеличивать высоту кузова. Для удобства водителя его рабочее место отделено от салона высокой сплошной перегородкой и снабжено отдельной боковой дверью. Рулевая колонка регулируемая. Пол от передней двери до заднего ряда сидений ровный, с симпатичным и немарким ковровым покрытием. Эргономика «Вектора» тщательно продумана, а отделка стилистически выверена, что для отечественных автобусов пока большая редкость.

Для «Вектора» адаптировали два рядных 4-цилиндровых дизеля «Камминс». Первый, рабочим объемом 4,5 л, соответствует Евро-3, а второй, 3,8-литровый, меньшей мощности, но с увеличенным крутящим моментом, может дотянуться и до Евро-4. Планируют также ставить отечественный ЯМЗ-534 рабочим объемом 4,4 л. С любым двигателем предлагают механическую пятиступенчатую коробку ZF S5-42.

«Вектор» оборудовали автономным предпусковым подогревателем и четырьмя отопителями. Тормозная система – с барабанами, пневматическая, с разделением на контуры по осям. Антиблокировочная система – в стандартной комплектации.

Рабочее место водителя вполне современно. Отдельная дверь во многих ситуациях – преимущество.

«Вектор» получил модернизированную переднюю маску.

В тылу машины внушительный багажный отсек.

Небольшой – не значит некомфортный. Удобные сиденья, аккуратная отделка.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	ПАЗ-320412 «Вектор»		
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	8560/2410/2880/4760		
Багажное отделение, м³	1,5		
Число мест	30		
Радиус поворота, м	11,0		
Снаряженная/полная масса, кг	6910/10760		
ДВИГАТЕЛЬ	«Камминс- 4ISBe 185-B»	«Камминс- ISF3.8s3168»	ЯМЗ-534
Тип двигателя/конфигурация	дизельный, рядный/Р4		
Рабочий объем, см³	4,46	3,76	4,43
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	136/185 2500	124/168 2600	110/150 2500
Крутящий момент, Н·м при об/мин	550 1700	592 1300–1700	580 1700
Коробка передач	М5		
Размер шин	245/70R19,5		

В программе дивизиона «Автобусы» «Группы ГАЗ» модель «Вектор» займет позицию на ступень ниже выпускаемой в Кургане туристической модификации «Авроры», в которой, в зависимости от исполнения, от 31 до 39 мест. ЗР

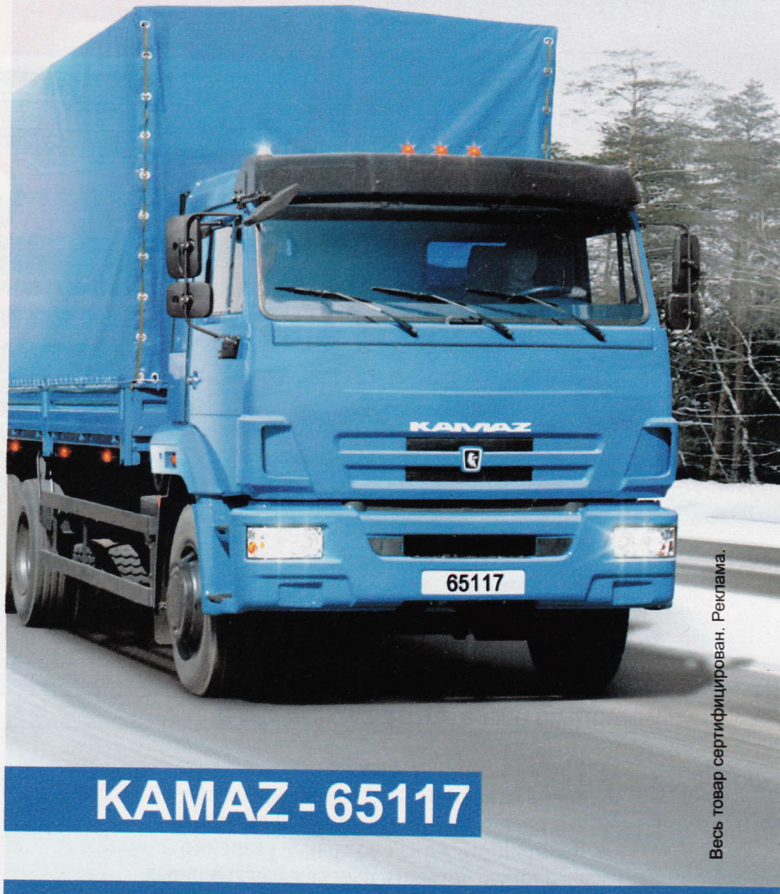
В салон «Вектора» ведут две автоматические двери.

На правах рекламы

РЕСТАЙЛИНГ

ТЕХНОЛОГИИ ПОБЕДИТЕЛЕЙ

- Бортовой тягач с высокой эксплуатационной эффективностью
- Комплектуется двигателем Cummins, коробкой передач ZF и платформой 7800x2470мм
- Увеличены грузоподъемность (до 14,5 т) и межсервисный пробег (до 30 тыс. км)



KAMAZ - 65117

Весь товар сертифицирован. Реклама.

KAMAZ

8-800-555-00-99
callcentre@kamaz.org
www.kamaz.ru

ЗАРАБОТАЛИ ПРЕМИАЛЬНЫЕ

За рулем современного магистрального тягача, собранного в калужском филиале компании, провел несколько часов **Андрей Сидоров**.

К французским грузовикам в России долгое время относились настороженно, отдавая предпочтение «немцам» и «шведам». Во Франции же «Рено тракс» уверенно занимает добрую четверть рынка магистральных тягачей, почти в два раза опережая «Вольво» и «Мерседес». Сказываются развитая сервисная сеть, конкурентная цена машин и традиции. Похоже, официальная толерантность в объединенной Европе никак не может одолеть многовековую неприязнь между «лягушатниками» и «колбасниками». Впрочем, это их дело, у нас своих особенностей достаточно.

Популярность грузовиков «Рено» в России пошла в гору после открытия сборочного завода в Калуге. В конце сентября 2011 года с его конвейера сошла юбилейная – тысячная машина, модели «Премиум Роут 380.19Т НТ 1100 25ТС».

В 2012 году на заводе планируют собирать по 12 автомобилей в день, а в 2015-м выйти на проектную мощность – 5000 машин в год. К тому времени модельный ряд полностью обновится. А пока познакомимся с самой оснащенной версией «Премиума 440.19Т».

ДВИГАТЕЛЬ

Французские инженеры первыми в Европе стали устанавливать электронно-управляемую топливную систему «коммон рейл» на двигателях тяжелых грузовиков. Однако шведы (концерн

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Renault Premium 440.19T

Размеры: длина×ширина×высота*, мм	6040×504×3597
Колесная база, мм	3900
Масса тягача, кг	7738
Полная масса автопоезда, кг	40 000
Допустимая нагрузка на ССУ, кг	10 262
Максимальная скорость**, км/ч	90
Радиус поворота, мм	8190
Топливо/запас топлива, л	ДТ/1060

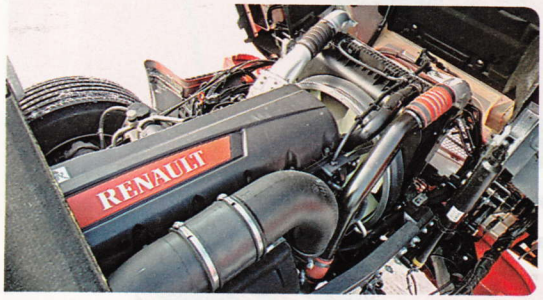
ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, Р6, 10,8 л, турбонаддув, интеркулер, 321 кВт/436 л.с. при 1900 об/мин, 2000 Н·м при 1100–1400 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: ZF 16S 2230 TD с пневмоприводом, гипоидная главная передача.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – малолистовые рессоры/двухбаллонная пневмоподвеска; тормоза – дисковые, электропневматические, EBS 5; шины – 315/70R22,5.

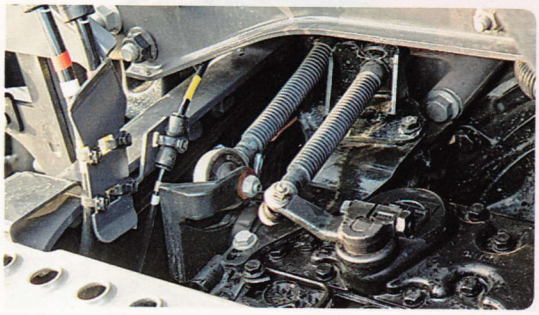
**Без верхнего обтекателя. **С ограничителем.*

«Вольво» в 2000 году перекупил грузовое отделение «Рено») взялись активно модернизировать французские грузовики, оптимизировать производство, сокращать затраты. И первым делом основательно перетряхнули дизели. На конвейер реконструированного завода под Лионом поставили шведский мотор D9A с увеличенным с 9,4 до 10,8 л рабочим объемом, сохранив «французский» диаметр поршней – 123 мм, но убавив при этом ход до 152 мм (было 156 мм). Мотор прибавил в мощности (330, 380 и 440 л.с.), получил обозначение dXi11, надпись *RENAULT* на клапанной крышке и с 2006 года пошел на российскую комплектацию модели «Восток 3». Если бы не шильдик и электронные насосы-форсунки, от шведского не отличить. Вот только для Евро-4 и Евро-5 придется внедрять AdBlue. А могли бы обойтись



Под шильдиком *RENAULT* скрывается мотор «Вольво».

От рычага коробки до пневмоклапанов идет тросовый привод.



На правах рекламы

РЕСТАЙЛИНГ

ТЕХНОЛОГИИ ПОБЕДИТЕЛЕЙ

- Увеличение сервисного интервала на 80%
- Увеличение удельной грузоподъемности на 8%
- Снижение расхода топлива на 10%
- Увеличение ресурса на 15%

KAMAZ-6520

Весь товар сертифицирован. Реклама.

KAMAZ

8-800-555-00-99
callcentre@kamaz.org
www.kamaz.ru

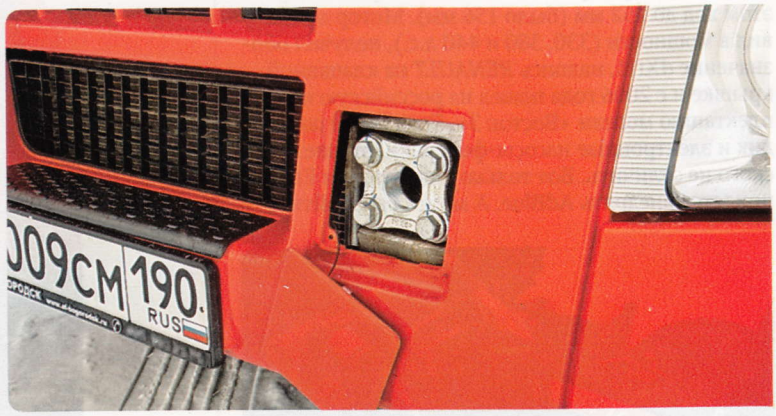
рециркуляцией отработавших газов EGR, как это сделал приверженец «коммон рейл» – MAN. Впрочем, для России это пока не очень актуально.

Особенности конструкции: составные поршни – кованое из жаропрочной стали днище с бобышками и алюминиевая юбка, стальной коленвал, крышки коренных подшипников, отлитые заодно с блоком, литой поддон картера.

Автопоезд с «Премиумом» во главе весьма экономичен. В представительстве уверяют, что на сотню ему хватает около 32 л солярки. Это подтверждают и российские перевозчики, причем нормой стали 28 л летом и 30 л зимой. В одной из транспортных компаний Калуги даже провели конкурс среди водителей. Совершив рейс в Германию при загрузке 20 т и фиксированном времени, победитель уложился в 23,8 л на сотню!

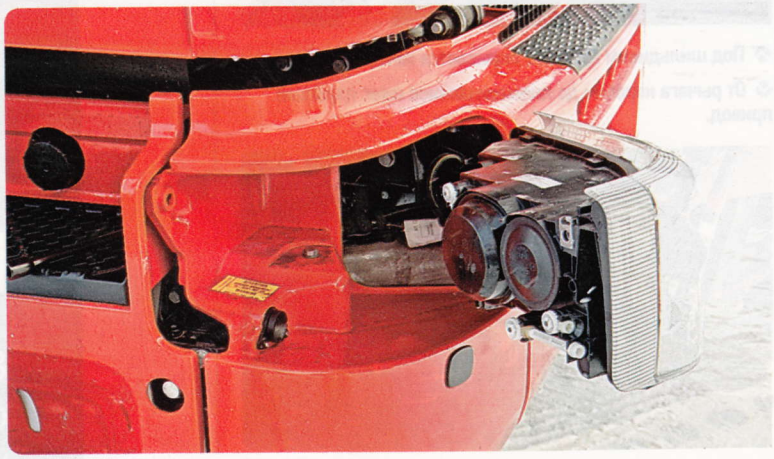
ТРАНСМИССИЯ

Коробка передач «Премиума» – ZF 16S 2230 TD: 16-ступенчатая, синхронизированная, в алюминиевом картере. Диапазон передаточных чисел: 16,41–1,00. Управление посредством двух тросов. Точнее, тросы приводят в действие клапаны пневмоусилителя «Сервошифт», который и переключает передачи. Движения рычага легкие и очень четкие, а схема переключений весьма удобна – 1Н, или, как называют ее французы, super H. По сути, для движения вперед у рычага КП всего четыре положения. Щелчок клавишей на набалдашнике – и на тех же местах оказываются следующие четыре передачи. А между ними «половинки». Они включаются при выжиме сцепления, а предварительно выбираются флажком, который тоже расположен на рычаге. Всё работает быстро и логично. А на мой взгляд, и гораздо удобней, чем



Гнезда для двух буксирных проушин спрятаны под лючками.

Заменить лампы в фарах проще, чем на иной легковушке.

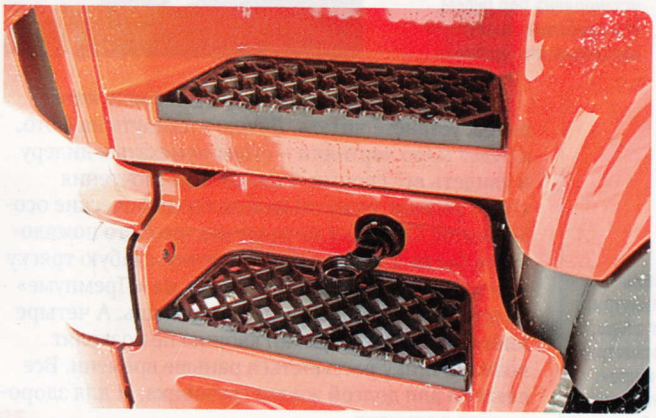


так называемая схема 2Н. К слову, в свое время в «Рено» делали собственные КП, в том числе и 18-ступенчатые, а на «Премиум» первого поколения с мотором в 312 л.с. ставили 9-ступенчатую ZF 9 S109. Теперь же основные КП – это 16-ступенчатые ZF. Сомневаться в качестве не приходится, а отремонтировать их можно и в сервисных центрах конкурентов.

Во времена независимости от шведов «Рено тракс» сама делала ведущие мосты, даже экзотические – с коническими ступичными редукторами. Их ставили на флагманский «Магнум» и строительный «Керакс»: агрегат был весьма надежным. Мост «Премиума Р13170» одинарный, гипоидный, второго поколения – с передаточным числом 2,84 и межколесной блокировкой. Последнюю можно задействовать и на ходу (на скорости до 10 км/ч).

ШАССИ

Тягачи «Премиум» бывают разные, в зависимости от назначения, но объединяет их одна особенность – дисковые тормоза на обеих осях. На фоне лидеров продаж в России – «Скании» и «Вольво», чьи бюджетники довольствуются барабанами, «Рено» смотрится более передовым. Пневмоаппаратура, конечно же, «Вабко» и «Кнорр». Еще одна «фишка» французских грузовиков: рядом с краном ручника стоит «парашют» – дополнительный, нефиксируемый тормозной кран, работающий только на оси полуприцепа. Слегка подтормаживая



С одной стороны – горловина бачка для стекла, с другой – для фар.

Омыватель фар появляется из бампера только при необходимости.

На правах рекламы

КАМАЗ ЛИЗИНГ
МАШИНА ВАШЕГО БИЗНЕСА

ЛИЗИНГ
ЛЕГКИЙ НА ПОДЪЁМ

программа для малого бизнеса

Весь товар сертифицирован. Лизинг автотехники осуществляет ОАО «Лизинговая компания «КАМАЗ». Реклама.

Параметры сделки уточняются в зависимости от условий договора

8-800-555-00-99

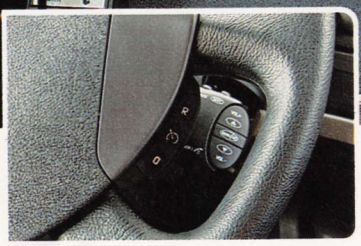
www.kamazleasing.ru
www.kamaz.ru

КАМАЗ-ЛИЗИНГ в официальных дилерских центрах ОАО «КАМАЗ» по всей России

По оснащенности и функциональности кабины современных грузовиков примерно одинаковы: законы эргономики едины.

Приборы дают только актуальную информацию. Аварийная выведена на сигнальные лампы.

Рычаг «парашюта», тот, что ближе к сиденью, позволяет подтормозить оси полуприцепа, чтобы распрямить автопоезд.



Часть кнопок установлена под рулем. Кто пробовал, знает, насколько это удобно.

им, можно принудительно, без антиблокировочной системы, держать автопоезд врастяжку. Впрочем, и электроники в тормозной системе «Премиума» хватает – система EBS включает в себя собственно антиблокировочную и противобуксовочную ASR. Даже компрессор при пуске двигателя и по достижении заданного давления в пневмосистеме отключает электроника. Есть и компрессионный тормоз-замедлитель – заслонка на выхлопе. Способен поглотить 135 кВт при 2100 об/мин двигателя и подключен к рабочему тормозу.

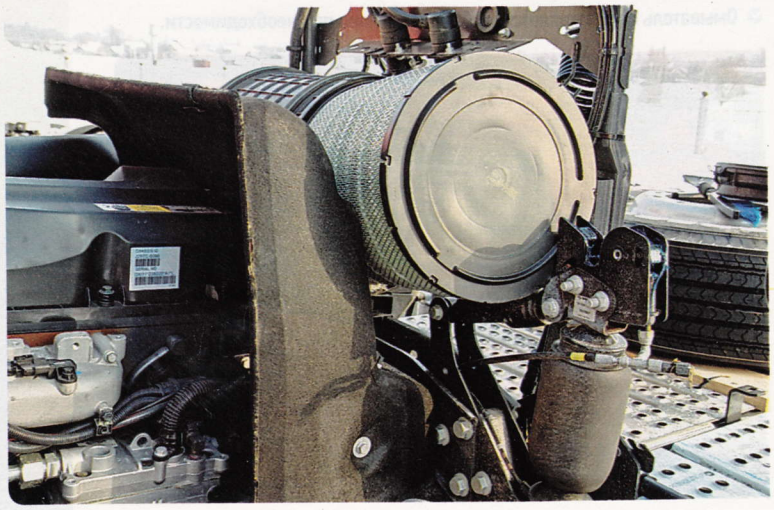
Передняя подвеска – на параболических двухлистовых рессорах; амортизаторы для удобства ремонта расположены перед мостом. Задняя – пневматическая, двухбаллонная. Кронштейны задних крыльев, к которым раньше были претензии (вместе с ними, бывало, теряли крылья с фонарями, а то и с номером), заменены более надежными, разборными, с резиновыми втулками. При необходимости кронштейны легко заменить.

КАБИНА

Пусть ее дизайн для перевозчика важен в последнюю очередь, но ведь красива! А главное – удобна. Подножки, крылья, бамперы и весь фасад пластиковые, ржаветь не будут. Высота 2,2 м, два спальных места, водительское сиденье на пневмоподвеске, с ремнем безопасности и подголовником в едином блоке, регулируемый руль, электрокорректор и омыватель фар. Среди множества отсеков и ящиков есть даже охлаждаемый от кондиционера – объемом 9,4 л. Замороженную курицу в нем не сохранишь, но прохладная вода всегда в наличии.

Если рассказывать о каждом штрихе интерьера, устанете читать. Лучше взглянуть на фото, а будет мало картинки – стоит приехать к дилеру и увидеть всё своими глазами. Предпочтения у всех разные, кому-то важны специфические особенности. Однако я не встречал того, кто пожаловался бы на излишне теплую печку, слабую тряску или тишину в движении. К слову, на «Премиуме» воздушная автономка – не замерзнешь. А четыре пневмобаллона подвески кабины не позволят позвоночнику рассыпаться раньше времени. Все сделано для долгой жизни грузовика. И для здоровья его водителя. ЗР

Вынуть фильтроэлемент (внутри, кстати, стоит второй, меньшего диаметра) из корпуса непросто – мешает пневмобаллон кабины.



КСЕНОН ПОД ГРУЗОМ

Индийская «Тата» представила новое поколение пикапа «Ксенон». Автомобиль снабжен 2,2-литровым 16-клапанным дизелем с регулируемыми фазами газораспределения. Коробка передач у пикапа роботизированная, что весьма необычно для этого класса автомобилей. Но из систем активной безопасности у индийского пикапа предусмотрены лишь антиблокировочная и система распределения тормозных усилий EBD.

БОЛЬШЕ ЛЮКСА ДЛЯ «ХАЙЛЮКСА»

В наступившем году пикап «Тойота-Хайлюкс» прошел модернизацию. Внешне обновленная версия отличается капотом, решеткой радиатора, бампером и фарами. Покупателю предложат на выбор одну из трех комплектаций – базовую, «Лайф» или «Экзекьютив», дизель мощностью 144 либо 171 л.с., задний или полный привод, автомат или механическую пятиступку. И еще одна изюминка 2012 года: теперь шасси заднеприводной версии унифицировано с полноприводным, обе версии отныне обладают одинаковым клиренсом.

ЧИСТО ШВЕДСКИЙ АВТОБУС

Вдохновленные успехом гибридных городских автобусов «Вольво-7700 Гибрид» (они разошлись по всему миру в количестве 400 штук), шведы решили заменить их моделью с индексом 7900. В кузове новинки применено множество алюминиевых элементов, благодаря чему масса автобуса уменьшилась на 500 кг. На каждой остановке дизель выключается и пускается вновь только при достижении 10–20 км/ч. Литиево-ионные батареи размещены на крыше и подзаряжаются при торможении. Мощность основного дизеля заметно урезана (до 215 л.с.) по сравнению с возможностями двигателя обычного автобуса, ведь ему в помощь приданы 163 «электросилы». Шведская компания обещает снижение аппетита такого автобуса на 30% по сравнению с расходом чисто дизельного аналога.

ЗА СТЕКЛОМ

На «Ярмарке отпусков», прошедшей в Штутгарте, обратил на себя внимание концептуальный кемпер «Эван» компании «Детлефф». Почти полностью застекленный автобус длиной 5650 мм и шириной 2150 мм представляет собой мобильную однокомнатную квартиру для семьи из шести человек – именно столько в нем спальных мест. Не забыты душ, кухня со всем необходимым оборудованием и биотуалет. В холодное время года о комфорте позаботится автономный отопитель, работающий на дизтопливе. Чтобы все это разместить на ограниченной площади, дизайнер Михаэль Штудер работал целых десять лет. И вот – итог, близкий к серийному воплощению.

Смотрите на iPad: Репортаж о Гонке звезд-2012

ГОЛАЯ ПРАВДА

Кроссовер «Рено-Дастер» еще не успел примелькаться на дорогах, а его гоночная версия уже стартовала в финалах зимней Гонки звезд «За рулем». Новинку в спортивном обличье придирчиво осмотрел **Вадим Крючков**. Фото **Георгия Садкова**.

Скорее на подъемник! Гоночными замками капота, багажника и накладками на педали (а они здесь, конечно, есть) меня давно уже не удивить, куда больше интересует панорама полноприводной трансмиссии. Вот так номер! Здесь старая, проверенная годами схема: угловой редуктор и короткая полуось вместо длинного привода коробки передач справа. От редуктора тянется еще один вал с промежуточной опорой, передающий крутящий момент назад. Там подрамник с электронно-управляемой муфтой и редуктором в едином корпусе и две полуоси. Видел нечто подобное на полноприводных «ладах» еще в середине девяностых. Их принципиальное отличие – фольксвагеновская вискомуфта на месте электронно-управляемой. В общем, французы вывели на наш рынок не самый передовой, но очень надежный и вполне спортивный вариант.

А какова подвеска? Модификации «Дастера» отличаются только задней. В варианте 4×4 у нее четыре поперечных и два продольных рычага. Последние одним концом крепятся к штатным закладным элементам кузова аналогично подвеске моноприводной версии. Выгодно в производстве, несложно в обслуживании. Но главное – набор

RENAULT
Continental
SCHAEFFLER AUTOMOTIVE AFTERMARKET
LUK INA FAG
LUK ЛУКОЙЛ
atas
РосДорБанк 20 лет на рынке финансов

Гоночные комплектующие в салоне «Дастера». Словно так и было.

Полный перечень отличий от интерьера серийной машины: упрощенные обивки дверей, сиденье, руль, ремни, накладки педалей, тумблер отключения «массы», каркас безопасности.

трансмиссионных и подвесочных железок от «Дастера» дает реальную возможность соорудить полноприводные «Сандеро» и «Логан». Тюнинговые фирмы, ау!

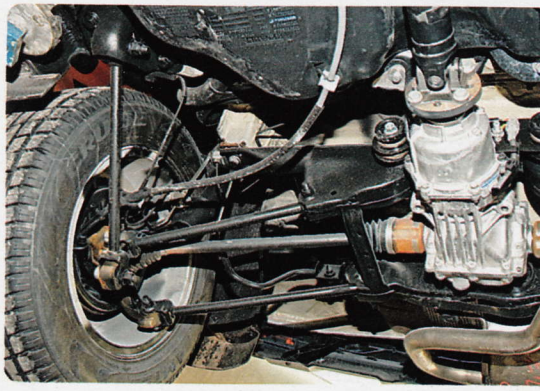
Возможно, некоторые автоспортивные дисциплины потребуют глубокой модернизации «Дастера». Для скоротечных финалов Гонки звезд «За рулем» вполне хватило минимума переделок в нижней части автомобиля: усиленных защиты картера и опор коробки передач, укороченных жестких пружин и новых амортизаторов, а точнее, породистых стоек «Олинз» в сборе. Остальное оказалось пригодно в заводском варианте. Стандартным остался и 2-литровый двигатель: 135 л.с. и 195 Н·м крутящего момента достаточно для зимнего трека.

Автомобиль освободили от отделки интерьера и дополнили вваренным каркасом безопасности, гоночным сиденьем с шеститочечными ремнями, рулем от OMP, огнетушителем, выключателем «массы». Набор, по сути, стандартный для любого спортивного автомобиля.

Трековый «Дастер» – болид штучный: выпущено всего два экземпляра для нашей гонки. Дальнейшую спортивную карьеру кроссовера «Рено» предсказать пока трудно. Ралли-рейды? Почему бы и нет...

Одно могу утверждать однозначно: «Дастер» станет универсальным донором оригинальных деталей для гоночных и тюнинговых «Рено». ЗР

Задняя подвеска, подрамник, приводы, редуктор в блоке с электронно-управляемой муфтой – проверенные решения для полного привода, который принято называть ездовым. Внедорожный 4×4 реализуют иначе.



Аргументы и факты
Спорт Экспресс WWW.SPORT-EXPRESS.RU
АВТО@mail.ru
F1NEWS.RU
телеканал АВТО ПЛЮС
АВТО РАДИО

НАРКОТИК ПО ИМЕНИ «ДАКАР»

Тридцать четвертый по счету марафон завершился без сенсаций – во всех категориях победили пилоты, считавшиеся фаворитами; неожиданностью стала разве что неудача дружины «КамАЗ-Мастер». **Игорь Моржаретто** побывал на последних двух этапах в надежде понять, какая составляющая тут главная: спорт, шоу или бизнес.

ОТ СТАРТА ДО ФИНИША

Эти цифры говорят о многом: за 15 дней гонщики преодолели 14 этапов и почти 9 тыс. км. Стартовало в Аргентине более 440 экипажей, до финиша добралось только 247! Я видел два не самых тяжелых спецучастка: по каменистой перуанской пустыне Наска (375 км) и по песчаным барханам от города Писка до финиша в Лиме (283 км). Представьте: бескрайняя пустыня, по ней в клубах пыли, буквально перепрыгивая с одного бархана на другой, на бешеной скорости (даже у грузовиков свыше 100 км/ч!) несутся мотоциклы, внедорожники, грузовики... Жара под сорок, но кондиционеры в боевых машинах не предусмотрены. Неудивительно, что после завершения очередного этапа пилота и штурмана буквально вытаскивают на руках (мотоциклисты просто падают рядом со своей машиной) и бережно кладут на массажные столы. Кому-то хватает получаса, а кто-то и через час еще не в силах встать, чтобы поужинать... Конечно, каждый из тех, кто решился на участие в одном из самых тяжелых в мире ралли, а тем более дошел до финиша, – уже герой. Поэтому никто не стесняется слез на подиуме: я доехал, я победил! И совсем не важно, кого и что победил – пустыню, капризную машину, соперников или собственные комплексы, какое занял в итоге место, главное – дошел!

При этом, думаю, любой из пилотов ближе к финишу мечтает, чтобы нечеловеческая пытка бездорожьем побыстрее закончилась, «и больше – клянусь! – никогда в жизни не соглашусь участвовать в этом ужасе»... Но через месяц после финиша (или чуть раньше) снова включится в подготовку к новому старту. «Дакар», видимо, один из видов наркотической зависимости – для участников. И не только для них.

ШОУ ПРОДОЛЖАЕТСЯ!

Я не бывал на этом ралли в те времена, когда оно проходило по Северной

ФИЛОСОФИЯ И ПОБЕДА

Уход заводской команды «Фольксвагена» из ралли-рейдов открыл путь к победам пилотам частных команд. Фаворитом «Дакара» сразу стала немецкая «Х-Рейд». Формально она не заводская, но многие годы работает только с техникой БМВ – рука завода все-таки видна. Обыграть «Х-Рейд» нынче было нереально, все пять ее прототипов «Мини» добрались до финиша, причем в первой десятке! А на подиуме, что логично, сплошь привычные лица ранее выступавших и побеждавших в составе команд «Фольксвагена» и «Мицубиси».

Леониду Новицкому, чтобы попасть в тройку призеров, не хватило совсем немного. Причем не столько скорости, сколько везения: нередко в группе лидеров сходов больше. Отметим и Робби Гордона, блиставшего в прошлом в американских кольцевых гонках. За шесть лет стартов на гигантском «Хаммере» он впервые получил шанс отличиться – и какое-то время держался вторым.

Неудача команды «КамАЗ-Мастер» отчасти объяснима омоложением состава: ветераны-победители Владимир Чагин и Фирдаус Кабиров передали руль новой смене. Сход Айрата Мардеева из-за поломки на 11-м этапе – что же, бывает. Но остался вопрос о корректности снятия с дистанции экипажа Эдуарда Николаева, шедшего среди лидеров. Остановившись, чтобы оказать помощь пилотам перевернувшегося джипа, камазовцы заменили колесо на своей машине (иначе не получалось к нему подъехать). Судьи компенсировали нашему экипажу потраченное время (речь всего-то об одиннадцати с половиной минутах), но лишь для того, чтобы через сутки дисквалифицировать. Дескать, во время оказания помощи нельзя ремонтировать свою машину, а уж если чинили, то незачем просить о компенсации времени.

Нельзя отрицать, однако, что голландцы на ИВЕКО были на этом «Дакаре» сильны как никогда. А КамАЗ отнесся к поражению философски – невозможно выигрывать всегда! – и обещает через год вернуться за победой.

Африке, но лично убедился, что в Латинской Америке это национальный праздник для жителей всех трех стран, по территории которых проложен маршрут. Местные занимали с ночи лучшие точки для наблюдения, выезжали целыми семьями – с детьми, бабушками и дедушками. В городах, если колонна проходила по улицам, из домов высыпали абсолютно все – чтобы увидеть легендарные машины. Свои «кусочки славы» доставались и нам, журналистам, – видимо, потому, что мы носили майки и бейсболки с символикой ралли. Во время остановок в городках Наска и Писка перуанцы подходили на улицах и просили сфотографироваться с ними на память. В такую минуту воображаешь себя ровней Марку Коме или Стефану Петеранселю...

Чтобы почувствовать себя прикоснувшимся к великому событию, надо попасть в один из бивуаков, где отдыхают и ночуют команды, посмотреть на гонщиков и их машины, на то, как их готовят к следующему дню. Обстановка в каждом лагере спартанская. Пилоты и штурманы, как правило, все-таки ночуют в гостиницах (если они есть поблизости), но члены команд – в машинах или палатках; ужинают все вместе в общей открытой столовой; «удобства» – ряд пластиковых кабинок и знакомый многим по службе в армии умывальник на несколько десятков «сосков». Из роскоши – шатер, где каждый вечер чествуют победителей очередного этапа, а потом все желающие могут пообщаться под аккомпанемент местной самодеятельности. Но примерно в девять вечера жизнь в лагере замирает: надо выспаться перед началом следующего этапа. Только механики ночь напролет устраняют поломки.

По традиции вместе со спортсменами (вернее, параллельно их маршруту) кочуют многочисленные поклонники ралли со всего света. Для них гонка – это своеобразная религия, и они ежегодно бросают все свои дела,

Если что-то случилось на трассе, на помощь бросаются не только механики, но и многочисленные зрители, оказавшиеся неподалеку.

Бивуак в пустыне Наска. За несколько часов пилоты и штурманы должны хорошо отдохнуть перед следующим этапом, а механики – подготовить машины. И, если надо, отремонтировать их.

Карлос СОУЗА, пилот команды «Грейт Уолл» (седьмое место в зачете внедорожников):

– Этот «Дакар» стал для меня тринадцатым по счету. Всего один раз я не дошел до финиша – на «Дакаре» 2000 года. В Ливии, в пустыне, в 600 км от ближайшего жилья... Пейзаж был совершенно однообразный, я забыл об осторожности и гнал как сумасшедший. Но дюны коварны, одна не похожа на другую. Кончилось тем, что мы грохнулись с 15-метровой высоты. Я сломал себе все, что можно, с тех пор у меня проблемы на спецконтроле в аэропортах: я весь на болтах... Тем не менее продолжил участвовать в гонках, хотя уже не так молод (сейчас Соузе 45 лет. – *И.М.*), не готов ночами ремонтировать машины в пустыне, приезжать на бивуак в шесть утра, чтобы в девять стартовать снова... Помню, однажды ночью, в Африке, я остался один в пустыне и у меня не было нужной гайки, какой-то крепежной детали, чтобы починить автомобиль. Тут я увидел КамАЗ и говорю своему штурману: «Похоже, нам повезло». Мы обратились за помощью к русским ребятам. Но они не говорили ни на каком языке, кроме своего родного, пришлось общаться знаками. Я им показываю: мне нужна эта деталь, вот эта гайка, а они машут – залезай в наш грузовик! Там было много всего, они подобрали мне деталь нужного размера. Это нормальная ситуация на «Дакаре»: тебя не бросят одного. С тех пор я дружу с камазовцами.

чтобы побывать рядом с кумирами. Я беседовал с несколькими русскими, которые год копят деньги, чтобы две недели ночевать в палатках на бивуаках «Дакара», а если повезет – постоять у подиума, где любимая команда получит свою награду. Ради этого, считают они, стоит жить!..

Для тех, кто побогаче, предлагают специальные туры на разные этапы ралли. Цена (не считая стоимости авиабилетов) начинается с 4 тыс. евро. За эти деньги богатый поклонник автоспорта получит возможность на нескольких этапах наблюдать, как мимо пролетают экипажи, – сидя под тентом, который установлен в живописном месте, и попивая холодное пиво. Естественно, все переезды и ночевки в комфортабельных отелях входят в счет. Отбоя от клиентов у туроператоров нет.

А еще за ходом гонки внимательно следят телезрители по всему миру. События ралли освещают свыше 200 телеканалов, не считая новостных!

ДЕНЬГИ ЛЮБЯТ СЧЕТ

Если зайдете на официальный сайт ралли, увидите немало интересных и познавательных цифр. Например, баннеры с названиями компаний-спонсоров растягиваются на целых 200 км! За год продается свыше 2 млн. самых разных товаров с символикой «Дакара» – маек и ветровок, сумок и кружек... Всего свыше тысячи наименований!

Таковы реалии сегодняшнего дня: чтобы жить и развиваться, любое

Трасса соревнований проходит по безлюдным местам, где нет дорог; по шоссе перемещались лишь автомобили сопровождения. Но даже проезд технической колонны местные жители встречали ликованием. «Дакар» для них – праздник!

Для любого, даже самого подготовленного спортсмена каждый этап – тяжелейшее испытание. И массаж для релаксации после этого обязателен.

спортивное мероприятие должно зарабатывать деньги. «Дакар», похоже, вполне доходное предприятие. Деньги в копилку приносят все. Хочешь участвовать в соревнованиях? Только за автомобиль придется заплатить 40 тыс. евро. Да по нескольку тысяч за каждого члена команды – механика, доктора, пиарщика... Основные вливания делают, конечно же, спонсоры гонки – крупнейшие международные и национальные компании. Эти вложения, видимо, затем неплохо окупаются. Как, впрочем, и затраты профессиональных команд.

Главная статья расходов – подготовка автомобиля, который зачастую лишь внешне напоминает серийного прародителя. Она обойдется в круглую сумму: 100–500 тыс. долларов. А еще потребуется доводка на трассах, тренировки пилотов и штурманов. Прочие расходы – всевозможные «вступительные взносы», оплата проживания, перелетов и т. д.

Что же это такое, «Дакар», – спортивное соревнование, телевизионное шоу, современный бизнес? Понемногу и то, и другое, и третье... Что будет с «Дакаром» через год, где пройдет его маршрут? Об этом пока говорить рано. Но главное – гонка продолжается! ЗР

Результаты гонки – на с. 264

На правах рекламы

БЕРЕГИ ШУБУ СНОВУ, А ПРОСТАТУ — СМОЛОДУ!

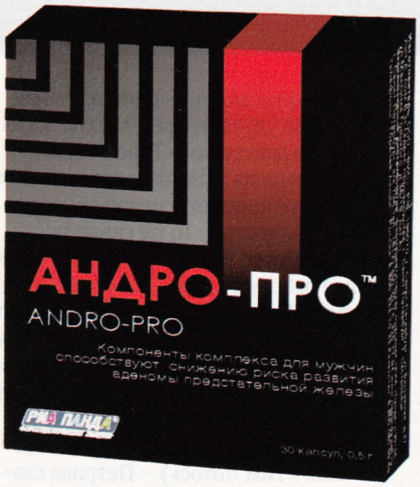
Один знакомый, пожилой биолог, часто поговаривал: «Хорошее мочеиспускание – как половинка оргазма!» Кстати говоря, у него, в возрасте даже за семьдесят, легко получалось и то и другое. Причина тому — отменное здоровье простаты. Эту железу заслуженно называют вторым мужским сердцем за то, что она ритмически сокращается во время оргазма. Однако, после сорока лет, простата нередко приобретает другие, неприятные свойства. Разрастаясь, ткань предстательной железы сдавливает мочеиспускательный канал. Затрудненное мочеиспускание, снижение эрекции, слабое семяизвержение — верные признаки аденомы простаты. Задуматься об этом стоит уже в молодости. Снижение удовольствия при мочеиспускании, неполноценный секс — повод познакомиться с АНДРО-ПРО!

АНДРО-ПРО — это натуральное комплексное средство для предупреждения аденомы предстательной железы.

Экстракты **Пиджеума африканского** и **семян тыквы** повышают эластичность мочевого пузыря, сдерживают избыточный рост простаты и нормализуют её работу. Эти вещества, входящие в **АНДРО-ПРО**, помогают снять воспаление и улучшают кровоснабжение железы. **Бонистеин** — вещество растительного происхождения — предупреждает развитие опухолей. Естественные **аминокислоты** в составе **АНДРО-ПРО** участвуют в образовании спермы, уменьшая нагрузку на клетки простаты. Целый набор «половых» **витаминов** защищает клетки простаты, улучшает состав спермы и способствует усилению полового влечения. **АНДРО-ПРО** помогает восполнить недостаток **Цинка**, необходимого для нормальной работы простаты и образования спермы.

Кроме того, в **АНДРО-ПРО** входит мощный антиоксидант **Ликопин**, целенаправленно действующий на предстательную железу и защищающий её от вредных факторов окружающей среды. В составе **АНДРО-ПРО** нет гормонов и стимуляторов, отсутствуют химические составляющие. **АНДРО-ПРО** не вызывает нарушение сна, повышение давления и безопасно при длительном приеме.

Всего одна капсула АНДРО-ПРО в сутки способствует эффективному предупреждению развития аденомы. Возвращается полноценное мочеиспускание, восстанавливается половая функция! Значительно снижается вероятность развития рака простаты!



Позаботьтесь о предстательной железе смолоду — и она верно прослужит Вам долгие годы, даря только приятные ощущения! АНДРО-ПРО — против аденомы простаты!

Спрашивайте в аптеках!

Телефон горячей линии: 8-800-333-10-33 (звонок по России бесплатный, часы работы: пн.-пт. — 10.00-19.00; сб. — 11.00-18.00; вс. — выходной) • **www.riapanda.ru**

Телефон для справок в Москве: (495) 755-93-95, 627-05-61. Телефоны для справок в Санкт-Петербурге: (812) 325-17-94, 325-20-18.

БАД. Не является лекарством. Перед применением проконсультируйтесь со специалистом.

RU.77.99.11.003.E.003317.12.10 от 01.12.2010

ДЫМ В ГЛАЗА

Все поменять, ничего не меняя, – руководствуясь таким принципом, спортивные власти вряд ли сделают чемпионат мира интереснее, считает **Сергей Зиновьев**.

Замена пилота – один из способов улучшить результаты. Судя по действиям «Торо Россо», команда была недовольна обоими своими гонщиками и зимой обновила состав полностью. То же самое проделала «Лотос F1». И если Бруно Сенна нашел работу в «Вильямсе», то судьба Виталия Петрова к концу января оставалась неясной. Менеджмент россиянина утверждал, что Виталий подписал новый контракт, но упорно не объявлял, с кем.

Слухи упорно вертелись вокруг «Катерхема» (так теперь называется бывшая «Тим Лотос») – Петрова сватали то на должность тест-пилота, то на замену Ярно Трулли. Но сама команда все отрицала. Подождем. Как видим, реалистичная вакансия осталась одна-единственная: HRT не назвала имя второго пилота. Шансов на то, что им станет именно Петров, немного. Да и вообще, нужен ли ему переход в команду-аутсайдер?

Четверка лидеров не стала менять пилотов, хотя Фелипе Масса просто напрашивался на репрессии: в прошлом сезоне он ни разу не поднялся выше пятого места. Но «Феррари» почему-то пожалела бразильца. Хотя желающих отдать все силы за место в «Феррари» предостаточно – только помани пальцем. «Мерседес GP», сохранив пару пилотов, косвенно признал, что причиной слабых результатов была машина.

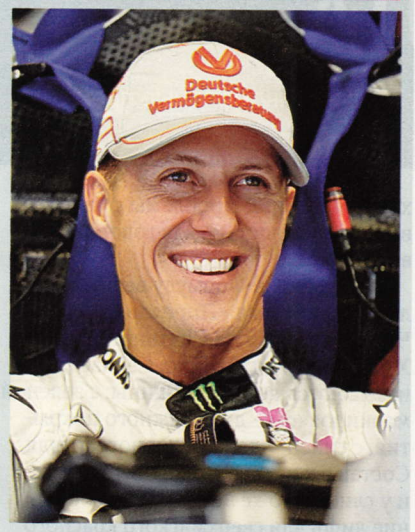
Вообще, каких-либо перемен в мире Формулы-1 зимой произошло на удивление мало. Две команды отказались от слабых моторов «Косворт» в пользу чемпионского «Рено». Слегка видоизменилось расписание этапов, где добавился еще один дебютный: Гран-при США на новой трассе в Техасе. Чуть подкорректировали спортивный и технический регламенты. Создавая машины, большинство команд принимали схожие решения – подвески «как у «Ред Булла», попытки оптимизировать

ЧЕМПИОНАТ МИРА ФОРМУЛЫ-1 2012 ГОДА

Дата	Гран-при	Место проведения
18.03	Австралия	Мельбурн
25.03	Малайзия	Сепанг
15.04	Китай	Шанхай
22.04	Бахрейн	Сахир
13.05	Испания	Барселона
27.05	Монако	Монте-Карло
10.06	Канада	Монреаль
24.06	Европа	Валенсия
08.07	Великобритания	Сильверстоун
22.07	Германия	Хоккенхайм
29.07	Венгрия	Будапешт
02.09	Бельгия	Спа
09.09	Италия	Монца
23.09	Сингапур	Сингапур
07.10	Япония	Сузука
14.10	Южная Корея	Йонам
28.10	Индия	Нью-Дели
04.11	Абу-Даби	Яс-Марина
18.11	США	Остин
25.11	Бразилия	Сан-Паулу

СОСТАВЫ КОМАНД

Команда/двигатель	Пилоты
«Ред Булл»/«Рено»	С. Феттель, М. Уэббер
«Мак-Ларен»/«Мерседес»	Л. Хэмильтон, Дж. Баттон
«Феррари»/«Феррари»	Ф. Алонсо, Ф. Масса
«Мерседес GP»/ «Мерседес»	Н. Росберг, М. Шумахер
«Лотос F1»/«Рено»	К. Райкконен, Р. Грожан
«Форс Индия»/ «Мерседес»	П. ди Реста, Н. Хюлькенберг
«Торо Россо»/«Феррари»	Д. Риккардо, Ж.-Э. Вернь
«Заубер F1»/«Феррари»	К. Кобаяши, С. Перес
«Вильямс»/«Рено»	П. Мальдонадо, Б. Сенна
«Катерхем»/«Рено»	Х. Ковалайнен, Я. Трулли
«HRT F1»/«Косворт»	П. де ла Роса
«Маруся F1»/«Косворт»	Т. Глок, Ш. Пик



ЧЕМПИОН ПО ОБГОНАМ

Любопытная статистика: самое большое число обгонов в чемпионате мира прошлого года совершил... Михаэль Шумахер! На счету немца из команды «Мерседес» 116 успешных атак. Второе и третье места в этом необычном зачете заняли Себастьян Буэми («Торо Россо») и Камуи Кобаяши («Заубер») – 114 и 99 обгонов соответственно. Выходит, у представителей команд-середняков риска и работы было больше, чем у всех прочих гонщиков.

Из группы лидеров лучший результат по обгонам у Дженсона Баттона – 85, но это всего лишь девятый показатель. Выше оказались Хайме Альгерсуари, Пастор Мальдонадо, Пол ди Реста, Рубенс Баррикелло – опять-таки середняки. Что касается чемпиона, то в ходе 19 Гран-при Себастьян Феттель обогнал всего 27 соперников – это один из самых низких показателей. Правда, Феттель в основном лидировал, так что обгонять ему, собственно, было некого.

Мораль? Новые правила обгона усложнили жизнь пилотам команд-середняков, а на борьбу среди лидеров повлияли мало.

НЕЛЬЗЯ!

Объявляя Формулу-1 конструкторским классом, где нет одинаковых машин, и разыгрывая среди команд Кубок конструкторов, ФИА по-прежнему крайне консервативно воспринимает абсолютно все инженерные новации. «Выдувной» диффузор, увеличивающий прижимную силу при сбросе газа в поворотах, отныне запрещен. В регламенте строго оговорили расположение диффузора, и теперь он никак не влияет на прижимную силу.

Также запретили новинку «Лотоса F1», опробованную на осенних тестах, – работающую от педали тормоза механическую систему, которая уменьшает дорожный просвет при разгоне и увеличивает его при торможении. В этом же направлении работала «Феррари», да и «Ред Булл» признал, что идея перспективная. Но ФИА постановила: новинка противоречит правилу, гласящему, что «любые система, устройство или процедура, использующие движения пилота для изменения аэродинамических характеристик машины, запрещены».

Попутно наложили запрет на вспомогательные режимы мотора. В блоке управления двигателем остается только три варианта – по числу типов шин. Всякие «щадящие» и «нещадные» режимы исключены.

форму боковых понтонов, дабы улучшить аэродинамику. Понтоны сейчас чуть ли не единственный узел, где осталась некоторая свобода для инженерного поиска.

Есть ли какая-нибудь надежда, что предстоящий чемпионат будет интереснее, чем предыдущий, в котором судьба титула стала совершенно ясна уже летом? Мнения разделились. Одни эксперты считают, что чемпион поменяется. Другие – их, к сожалению, большинство – предрекают, что у «Ред Булла» по-прежнему нет равных соперников. **ЗР**

С приходом Кими Райкконена сложилась уникальная ситуация: в чемпионате стартуют сразу шесть чемпионов мира!

Систему коррекции дорожного просвета, испытанную «Лотосом F1» в Абу-Даби, в ноябре признали легальной. А в январе запретили...

КОЛЕСНАЯ ФОРМУЛА

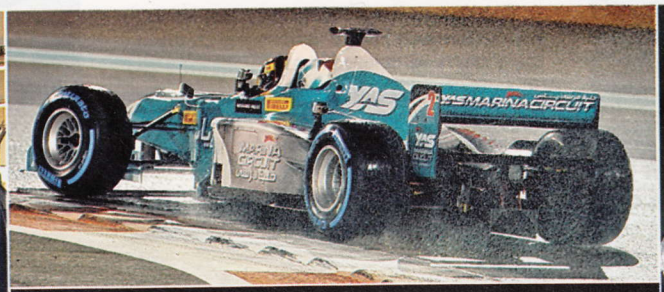
В своих неудачах большинство команд часто винили шины. В 2012 году списать внутрикомандные проблемы на качество покрышек уже не выйдет, считает **Вячеслав Субботин**.

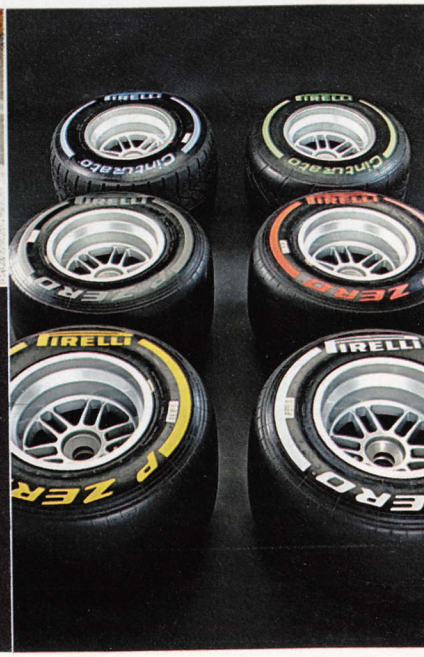
Доля правды в жалобах гонщиков все же была. Формульные Pirelli P Zero, особенно из первых партий, не блистали ни износостойкостью, ни стабильностью характеристик. Скажем, резина на передних колесах при интенсивном торможении иногда «закипала» и машина переставала слушаться руля.

Еще хуже, когда из-за частых атак бордюров от шин отлетали клочья резины. Но главная проблема «Пирелли» – большой разрыв в результатах прохождения круга на разных типах покрышек. Скажем, мягкие шины проигрывали сверхмягкой смеси до 2,5 секунды на круге – вечность!

Теперь, заверяют инженеры компании, основные недостатки устранены. В межсезонье специалисты обработали огромный массив информации и на его основе внесли изменения в состав резины и конструкцию шин. Разница в быстроте прохождения круга между изделиями из различных смесей сократилась, по данным производителя, до 0,8 секунды. Увеличено пятно контакта – это прибавит цепкости в поворотах. Ведь новые правила запретили использовать прижимную силу от выхлопных газов, а ездить все равно хочется быстро. Проблемы с перегревом и надежностью, как говорят, тоже в прошлом.

Наконец, в Формулу вернули легендарное имя «Пирелли-Чинтурато» (Pirelli Cinturato) из эпохи Хуана Мануэля Фанхио. Сейчас так называются дождевые шины: с зеленой маркировкой – для влажного покрытия, с синей – для проливного дождя. Состав резины у «мокрых» шин, как и у сликов, тоже новый. Исключение лишь для сверхмягкого красного слика: ему оставили прежний состав, поскольку он показал в минувшем сезоне отличные сцепные качества. ЗР





Дождевые шины Pirelli с возрожденным именем Cinturato лучше прежних. На скорости под 300 км/ч они спокойно «перекачивают» по 60 литров воды за секунду и остаются в уверенном контакте с дорогой.

Виталий Петров признался, что не ожидал от старенькой 3,5-литровой «Минарди» такой прыти. Пусть тяжелая двухместная, но вполне боевая. Совсем неплохо первым узнать о поведении новых шин на календарной трассе «Яс-Марина». Будем надеяться, что этот опыт ему все же пригодится.

Слики P Zero F1: красные – супермягкие (supersoft), желтые – мягкие (soft), белые – средние (medium), серебристые – жесткие (hard). Дождевые с протектором Cinturato: зеленые – промежуточные (intermediate), синие – дождевые (full wets).

ЛУКОЙЛ + СЕАТ

В «туринговом» чемпионате мира WTCC, который стартует 11 марта в Монце, «Лукойл Рейсинг Тим» теперь выступает как абсолютно самостоятельная команда, а не часть большого коллектива «Санред», сдающего машины в аренду. Более того, команда заручилась поддержкой фирменного отделения «СЕАТ Спорт» и получит новый турбированный мотор объемом 1,6 л. Состав пилотов прежний: экс-чемпион мира Габриэле Тарквини и Алексей Дудукало.

Модернизированный «Леон», равно как и «Форд-Фокус», пока не учтен в новых весовых правилах WTCC. Наибольшую базовую массу получил «Шевроле-Круз» – 1180 кг (на 30 кг больше, чем год назад). БМВ-320 с турбодвигателем 1,6 л полегчал до 1160 кг. Остальным машинам предписаны 1150 кг. Согласно правилам к базовой массе потом добавляется компенсационный балласт, меняющийся в зависимости от результатов на этапах.

«КАЛИНА» ОСТАЛАСЬ ДОМА

Традиционную Рождественскую гонку на автовазовском полигоне в Сосновке провели по новой схеме. Действующие пилоты состязались друг с другом, а для ветеранов, давно нигде не выступавших, учредили отдельный зачет. Самым молодым среди последних оказался Михаил Иляков. Он уверенно разобрался с такими грандами, как Александр Артеменко, Алексей Иванов, Ренас Мухаметзянов, Виктор Школьный – все они когда-то побеждали в Рождественской гонке. В основном турнире из приглашенных гостей в финал, составленный из восьмерки самых быстрых, пробился только оренбуржец Александр Фролов, и на специальной трассе для парных гонок хозяйничали свои. Призерами стали Михаил Малеев и Павел Кальманович, а победителем – Дмитрий Брагин, выигравший все поединки. Еще две победы он одержал в короткой серии за главный приз состязаний – «Ладу-Калина», переиграв Илякова.

КАЛЕНДАРЬ

3.03 Кубок России по ледовым гонкам, Ирбит

7–8.03 традиционная трековая гонка (А-1600), Череповец

9–10.03 Кубок России по ледовым гонкам, Ижевск

16–17.03 чемпионат России по ралли, «Лахденпохья», Карелия

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

1-й этап, Ралли Монте-Карло

1. С. Лоэб (Франция, «Ситроен-DS3»)	**4:32.39**
2. Д. Сордо (Испания, «Мини-Купер»)	**2.45**
3. П. Сольберг (Норвегия, «Форд-Фиеста»)	**3.14**
4. М. Хирвонен (Финляндия, «Ситроен-DS3»)	**4.06**
5. Е. Новиков (Россия, «Форд-Фиеста»)	**6.03**
6. Ф. Делекур (Франция, «Форд-Фиеста»)	**7.47**

РАЛЛИ-РЕЙД «ДАКАР-2012»

Автомобили

1. С. Петерансель (Франция, «Мини-All4 Racing»)	**38:54.46**
2. Х. Рома (Испания, «Мини-All4 Racing»)	**0:41.46**
3. Ж. де Вильерс (ЮАР, «Тойота-Хайлюкс»)	**1:13.25**
4. Л. Новицкий (Россия, «Мини-All4 Racing»)	**2:11.54**
5. Р. Гордон (США, «Хаммер-Н3»)	**2:16.53**
6. Л. Альварес (Аргентина, «Тойота-Хайлюкс»)	**4:05.52**
7. К. Соуза (Португалия, «Грейт Уолл-Ховер»)	**4:30.24**
16. А. Мироненко (Россия, БМВ-Х3)	**12:51.52**
18. А. Мельников (Россия, «Мицубиси-L200»)	**15:31.37**
36. И. Кузнецов (Россия, «Мицубиси-MPR10»)	**27:17.47**
47. Л. Огородников (Россия, «Фольксваген-Амарок»)	**38:40.12**

Грузовики

1. Ж. де Рой (Голландия, ИВЕКО)	**45:20.47**
2. Х. Стейси (Голландия, ИВЕКО)	**0:51.19**
3. А. Ардавичус (Казахстан, КамАЗ-4623)	**1:47.45**
4. А. Каргинов (Россия, КамАЗ-4623)	**5:01.10**
5. И. Мардеев (Россия, КамАЗ-4623)	**5:01.50**
6. М. Бьязион (Италия, ИВЕКО)	**6:31.11**

Мотоциклы

1. С. Деспре (Франция, KTM-450 CC)	**43:28.11**
2. М. Кома (Испания, KTM-450 CC)	**0:53.20**
3. Э. Родригес (Португалия, «Ямаха-WRF450»)	**1:11.17**

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО РАЛЛИ

1-й этап, «Горный лён»

1. А. Трухин (Екатеринбург, «Мицубиси-Лансер»)	**1:10.42**
2. В. Грязин (Москва, «Мицубиси-Лансер»)	**2.31**
3. И. Буланцев (Москва, «Мицубиси-Лансер»)	**2.57**
4. Г. Брославский (Москва, «Мицубиси-Лансер»)	**5.43**
5. А. Смирнов (Москва, «Мицубиси-Лансер»)	**7.53**
6. В. Макаров (Екатеринбург, «Мицубиси-Лансер»)	**8.08**

НОВИКОВ В НОВОМ ФОРМАТЕ

На Ралли Монте-Карло, вновь открывшем чемпионат мира после многолетнего перерыва, Евгений Новиков дебютировал в составе «М-Спорт» – это, по сути, филиал заводской команды «Форда». Его партнерами избраны французский ветеран Франсуа Делекур и эстонец Отт Тянак. Новиков определенно провел свою лучшую гонку в рамках мирового первенства, начав ее с победы в шейкдауне – предстартовой разминке. На первом СУ показал седьмое время, ниже уже не опускался и занял в итоге пятое место. Более того, заработал бонусное очко на заключительном СУ, где уступил только Себастьену Лоэбу и Микко Хирвонену.

Блестяще выступил и Лоэб. Поначалу лидерство захватил Яри-Матти Латвала, но, как нередко с ним бывает, быстро, еще в ходе первого дня, самоустранился посредством аварии. Других реальных соперников у действующего чемпиона не нашлось, и Лоэб победил с гигантским отрывом.

Новобранец «Ситроена» Микко Хирвонен конкуренцию лидеру команды, как и ожидалось, не составил. А вот принятый в «Форд» Петер Сольберг старожила Латвалу обыграл.

«Мини», как выяснилось, не проведет полный сезон. Дани Сордо проедет только десять этапов из тринадцати, а вторую заводскую машину команда сдаст в аренду – в целях экономии.

ДОЛОЙ ЗАСТОЙ!

Немецкий чемпионат DTM, похоже, получил шанс стать одним из самых интересных событий года. Следом за «Ауди» новые машины для сезона-2012 представили «Мерседес-Бенц» и БМВ. Мюнхенская фирма, как и обещала, вернулась в DTM! Таким образом, турнир, изначально задуманный как сражение только немецких производителей, после многолетнего перерыва получает желанный кворум.

Марка БМВ будет представлена тремя частными командами (в DTM официально не ангажируется непосредственное участие производителей), а среди пилотов названы Бруно Шпенглер, Энди Приоль, Аугусто Фарфуш. Наверное, приход бывших звезд «турингового» чемпионата и есть главный притягательный момент, поскольку в составе участников DTM несколько лет также наблюдалась некоторая стагнация.

ВЕСТИ О «ПОЛО»

На старт Рали Монте-Карло впервые вышла и команда «Фольксваген Моторспорт», но Себастьен Ожье под ее флагами отправился на дистанцию на... «Шкоде-Фабия S2000». И до финиша не добрался.

Доводка «Фольксвагена-Поло R WRC» явно затянулась – первые тесты прошли только в ноябре. Машина была чрезвычайно далека от окончательного варианта, многие узлы, в том числе двигатель, заимствовали у «Фабии». В двух тестовых сессиях участвовали штатный тест-пилот отделения Дитер Деппинг, а также Карлос Сайнс, Юхо Хяннинен и Себастьен Ожье. Для февральских тестов уже построили новую машину; ее-то и называют первой, тогда как ноябрьский вариант – нулевым.

В процессе обсуждения кандидатура и второго пилота. Наилучшие шансы у норвежца Андреаса Миккельсена и голландца Кевина Аббринга, но не исключены и другие варианты. В конце концов, в распоряжении «Фольксвагена» все пилоты «Шкоды», давно выступающей в серии IRC.

LA LIGA*

Тут, наверное, никто спорить не будет: сегодня испанцы – лучшие футболисты в мире. Последние чемпионаты это только подтвердили. На дорогах испанского острова Майорка **Игорь Моржаретто** протестировал «Опель-Астра GTC» и уверяет, что новичок законно претендует на место в автомобильной премьер-лиге.

REAL**

Я, можно сказать, близко знаком с «Астрой GTC» предыдущего поколения – у моего старого друга такая. Помню, долго отговаривал его от этой, по моему разумению, нелепой покупки (три двери! никакого клиренса! цена, в конце концов!) – он меня не послушал. Но, когда сам сел за руль его белой трехдверки, я его понял...

Так вот, новая «Астра» стала еще красивее. И это не субъективная оценка, это – факт. Даже на избалованном красивыми машинами средиземноморском острове, где на «девятьсот одиннадцатые» уже никто не обращает внимания, вокруг тестовых GTC все время крутились местные кабальеро, восторженно цокая языком. Она и вправду удалась! Дизайнеры уверяют, что авто напоминает летящую каплю – что ж, похоже. Динамичные линии, фирменное «лезвие ножа» на двери... Фонари здесь тоже куда эффектнее, чем на пятидверной «Астре». Да и вообще, как уверяют опелевцы, у трехдверного псевдокупе общие с хэтчбеком детали экстерьера – лишь антенна да две дверные ручки. И если поставить их рядом, стильная пятидверка тут же превращается в утилитарный семейный автомобиль...

Спереди салон GTC отличается от салона обычной «Астры» креслами водителя и переднего пассажира. Даже стандартные радуют удобством, боковой поддержкой и количеством регулировок. Но на большинстве тестовых автомобилей были заказные сиденья, одобренные Германской ассоциацией ортопедов (AGR). Очень удобные! Если бы такие стояли у стоматологов, к ним даже дети шли бы, как на праздник.

Спортивные сиденья – конечно, здорово, но при этом удалось совсем не ущемить права задних пассажиров. Что наверняка было нелегко, ведь высота кузова в этой части значительно сокращается за счет покатой крыши... Конечно, пробираться назад не слишком удобно, но стоило оказаться

*Принятое в Испании название футбольного турнира высшего уровня. «Ла Лига», она же «Примера Дивизион», – один из лучших в мире национальных чемпионатов.

**Действительный, настоящий, реальный; прекрасный, великолепный (исп.). Еще – один из лучших в мире футбольных клубов.

Управлять всеми функциями можно двумя способами: с помощью кнопочек или колесиков либо легкими прикосновениями к экрану дисплея.

Придраться к оформлению салона трудно, даже если очень захотеть. Разве что широкие передние стойки сокращают обзор, но они – плата за высокий уровень безопасности. Особенно если вспомнить, что есть комплектации с панорамной крышей.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Opel Astra GTC 1.6 Turbo

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4666×1840×1482
Колесная база, мм	2695
Объем багажника, л	380
Снаряженная масса, кг	1393
Разгон 0–100 км/ч, с	8,3
Максимальная скорость, км/ч	220
Топливо/запас топлива, л	A95/56
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	9,3/5,9/7,2

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, P4, 16 клапанов, 1,6 л, 132 кВт/180 л.с. при 4900–6000 об/мин, 230 Н·м при 2200–5400 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; M6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «МакФерсон»/упругая балка с механизмом Уатта; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 225/55R16, 235/50R18, 235/45R19, 245/40R20.

на диване – и стало понятно, что здесь можно ехать вполне комфортно. И места для ног достаточно. А головой в крышу будут упираться лишь очень высокие люди... Ба, да у трехдверки появился удобный подлокотник с подстаканниками для задних пассажиров! Невиданная роскошь в этом классе. И багажник стал на 10 л больше, чем... у пятидверного хэтчбека (380 л). И удобнее: за доплату его оснащают двойным полом FlexFloor. В любом случае пару дорожных чемоданов грузовой отсек легко проглотит, и не придется складывать задние сиденья. Вот вам и спорткупе! На самом деле это автомобиль для реальной жизни, замаскированный под «гран туризмо».

ATLETICO***

Для теста подготовили машины с двумя типами двигателя (хотя в арсенале их уже четыре) – их считают самыми популярными в Европе. Это прежде всего отличный 2-литровый турбодизель в 165 л.с., но, к сожалению, для нас эта версия неактуальна: узнав, что в России переход на топливный стандарт Евро-3 перенесен еще на год, немцы решили, что их дизелю, заточенному под Евро-5, на наших просторах будет не очень комфортно.

Так что у нас станут продавать 130-сильную версию 2-литрового мотора, – однако как раз этой модификации на испанском тесте не было, предоставили только GTC с бензиновым мотором объемом 1,6 л.

Но что за мотор!.. Я вам скажу, как выражаются у нас в Испании. Сегодня это самый мощный вариант для трехдверной «Астры»: турбина легко выдувает из небольшого объема 180 «лошадей». В купе он сочетается исключительно с шестиступенчатой механикой; буклет с техническими данными, оставленный организаторами в бардачке, обещает разгон до 100 км/ч за 8,3 с. А максимальная скорость ограничена 220 км/ч. Что же, предстоящая поездка по горным серпантинам обещает быть интересной.

***Атлетический (исп.). Испанская команда высшего дивизиона (Мадрид).*

SPORTING****

У GTC целых три режима работы адаптивной подвески FlexRide: *Standart* для комфортной езды по автобанам, *Sport* для любителей «зажечь» на дороге и *Tour*... даже не знаю, для кого. Для американцев, может быть. Режимы можно не только изменять, но и сочетать по своему усмотрению. Например, установить *Sport* для подвески и акселератора, а руль оставить легким – в *Standart*. Подсветка дисплея и приборов меняет цвет вместе с изменением режима, а можно сделать это и вручную, подобрав желаемое сочетание. Зачем все это – право, не знаю, но прикольно... Лично меня вполне устраивали два режима, которые я потом опробовал на серпантине и скоростном местном шоссе, – *Sport* и *Standart*. Кстати, подвеска на GTC отличается от обычной астровской. Схема в принципе такая же, но передние амортизаторы не поворачиваются вместе с кулаками – за счет стоек HiPerStrut (такие же на «Инсигнии OPC»).

MALLORCA*****

Почему производители выбирают в качестве полигона для тест-драйвов курортный остров Майорка в Средиземном море? Из практических соображений: даже зимой здесь тепло (средняя температура в январе +15 °С), дороги сухие, а цены на жилье невысокие (по сравнению с туристическим сезоном). Плюс к тому потрясающе интересные трассы: великолепные серпантины в горах, которые занимают половину острова (а какие там виды!..) и широкие прямые магистрали в равнинной части. Словом, рай для любого тест-пилота или просто желающего порулить с удовольствием.

****Спортивный; игра, забава, охота (англ.). Испанский клуб высшего дивизиона, базируется в городе Хихон.

*****Майорка, остров в Средиземном море. Одноименная испанская команда премьер-лиги.

На заднем диване двое будут чувствовать себя комфортно; есть даже подлокотник (это опция, но совсем не дорогая).

А «Опель-Астра GTC» делает это удовольствие просто изысканным: сочетание 180 турбо-«коней» с 6-ступенчатой «ручкой», помноженное на отменную подвеску, – наслаждение для любого драйвера. До сотни за 8,3 с? Примерно так (по ощущениям) и есть. Про 220 км/ч максималки точно не скажу, не пробовал, но запас хода педали акселератора – соответствующий. А как машина ввинчивается в бесконечную череду крутых поворотов! Одно лишь напрягает: широкие передние стройки (дань высоким требованиям безопасности) закрывают видимость в крутых левых поворотах; приходится вытягивать шею, чтобы убедиться, что впереди дорога пустая. Это тем более актуально именно для гористой части Майорки, где на шоссе может внезапно выйти какой-нибудь cabron (в переводе с испанского – козел; в разговорной речи, как и у нас, – рогоносец, подлец). Я от такого еле увернулся – спасибо большое создателям GTC... И сказал много слов по поводу этого конкретного животного и его хозяев, этих разгильдяев-испанцев, которые позволяют ему шляться где попало.

Впрочем, на сегодняшний день испанцы – еще и лучшие в мире футболисты. Думаю, на предстоящем чемпионате Европы они это снова докажут... ЗР

P.S. *Цены на «Опель-Астра GTC» в России начинаются с 696,9 тыс. руб. за комплектацию Enjoy с 5-ступенчатой механической коробкой и атмосферным двигателем 1,8 л (140 л.с.).*

GTC хороша с любой точки зрения! Не зря в России на долю трехдверной модификации приходилось до 30% продаж всех предыдущих «астр».

* BBC ЯВЛЯЕТСЯ ТОВАРНЫМ ЗНАКОМ "BRITISH BROADCASTING CORPORATION" И ИСПОЛЬЗУЕТСЯ ВОСПРОИЗВОДИТСЯ С ЛИЦЕНЗИЕЙ. 2010 © BBC

BBC

ИДЕИ • ОТКРЫТИЯ • ИЗОБРЕТЕНИЯ

НАУКА В ФОКУСЕ

SCIENCE FOCUS

ЧТО ШУМЕРОЛОГУ РАДОСТЬ? стр. 67

ТЕЛЕФОНЫ НА ВСЕ РУКИ стр. 110

Астрономы ищут ЗЕМЛЮ стр. 50

Почему летучие мыши летают по ночам?

и еще 29 интересных вопросов стр. 94

3D-принтеры грядет новая индустриальная революция стр. 32

ПЛЮС

Математика выборов Как распознать фальсификации на президентских выборах стр. 82

А вас заразили

Одноклеточный орган изменяет вашу пси

ВОКРУГ СВЕТА

ЧИТАЙТЕ ЕЖЕМЕСЯЧНО • ЧИТАЙТЕ ЕЖЕМЕСЯЧНО • ЧИТАЙТЕ ЕЖЕМЕСЯЧНО • ЧИТАЙТЕ ЕЖЕМЕСЯЧНО

В ПРОДАЖЕ С 20 ФЕВРАЛЯ

«Наука в фокусе» – новый журнал о научных открытиях и современных технологиях

Совместный проект издательства «Вокруг Света» и Би-Би-Си – лицензионная русскоязычная версия

РЕКЛАМА

СКАЧАЙ НАСТРОЙКУ

Немецкая фирма KW предлагает новую серию амортизаторных стоек. На сей раз это амортизаторы с управляемым электроникой демпфированием, снабженные тремя предустановленными режимами – *Comfort*, *Sport* и *Sport+*.

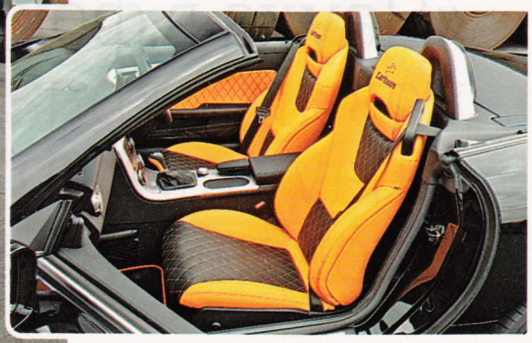
А владельцы «Айфонов» могут почувствовать себя настоящими гоночными инженерами, если установят специальное приложение на свой коммуникатор. Оно позволит изменять характеристики демпфирования подвески прямо с телефона, причем раздельно для передней и задней осей. Сохраненные параметры можно передать владельцу другой машины с аналогичными амортизаторами. Если, конечно, он тоже имеет «Айфон» с подобным приложением. Пока в список моделей, для которых доступна эта опция, входят «Фольксваген-Гольф», большинство моделей «Ауди», БМВ 3-й серии и... «Мерседес-Бенц SLS AMG». Самый дешевый комплект, включающий в себя стойки, блок управления и модуль связи с коммуникатором, стоит 2900 евро.

ПРАВЫЙ РУЛИТ

Любой каприз за соответствующие деньги готова выполнить компания «Карлссон». Особенно если закапризничали «британские аристократы» (поэтому машины на фотографиях с правым рулем), обосновавшиеся в немецком поместье Гут-Визенхоф. По имени поместья и назвали спецверсии новейших моделей «Мерседес-Бенц» – четырехдверного купе CLS и родстера SLK. Оба украсили аэродинамическим обвесом: CLS щеголяет новым передним спойлером с углепластиковой «губой», матовым чернением сеток на радиаторной решетке и воздухозаборниках в бампере. Задние элементы – спойлер и диффузор – тоже из карбона и служат как для украшения, так и для снижения подъемной силы на высоких скоростях. А они действительно немалые!

Мотор – форсированный до 649 л.с. компрессорный V8 от AMG – ускоряет эксклюзивное авто до 100 км/ч за 4,1 с, а максимальная скорость превышает 300 км/ч.

По схожим лекалам приодели и открытый SLK. Причем вслед за штучным заказом аналогичные доработки смогут заказать и другие владельцы таких родстеров. С помощью оригинального блока управления двигателем C-Tronic можно увеличить отдачу серийных моторов на 27–40 л.с. Так, базовый SLK 200 CGI разовьет 211 «лошадок» вместо 184, а SLK 250 CGI – 231 против 204. Доступен также подвесочный кит: он понизит центр тяжести на 30 мм и улучшит управляемость.



Смотрите на iPad: каблуком в снег, шпилькой в коврик

В ПРИПОДНЯТОМ НАСТРОЕНИИ

Не делайте поспешных выводов – трое мужиков надели каблуки исключительно (подчеркиваем!) для эксперимента. А именно: мы решили проверить, действительно ли (и насколько) водить машину в обуви на высоком каблуке неудобно и небезопасно. А кто проведет эксперимент максимально объективно? Конечно, человек, никогда не примерявший шпильки. И вот трое – **Максим Приходько**, **Максим Сачков**, **Антон Чуйкин** – пошли в обувной... И хотя эмоции они испытали разные, к выводам, не сговариваясь, пришли одинаковым.

МОИ МЫСЛИ, МОИ КАБЛУКИ

Максим Приходько

Стаж вождения: 15 лет, из них на каблуках 45 минут.

Обувь: классические туфли на невысоком каблуке.

Время прохождения дистанции: в собственных ботинках – 21 минута 58 секунд; в туфлях – 21 минута 3 секунды.

Пользуясь служебным положением, я неоднократно примерял на себя разные профессии, но чтобы эдак... «Я ведь вам хотел помочь, граждане судьи!» – как Деточкин, пытался я объяснить перевоплощение.

Мужики, знайте: они ездят ТАК не из-за того, что на каблуках! Это самое главное открытие, подтвержденное нашим экспериментом. Я проехал зачетную дистанцию в женской обуви даже быстрее, чем в родных зимних ботинках. Гораздо труднее было входить и выходить из машины, что вполне объяснимо: нет опыта. А уж передвигаться пешком на шпильках, особенно по скользкому покрытию, когда подошва напрочь лишена протектора, уж точно сложнее, чем жать на педали.

Причины некоторой хаотичности перемещения дам-водительниц в пространстве явно кроются в чем-то другом.

Случится управлять авто на пятисантиметровых каблучках, обратите внимание на рисунок вашего резинового коврика. Если он в квадратик, попасть набойкой тонкой опоры в его ячейку не всегда удается с первого раза. Я приноравливался достаточно долго. Лучше всего подойдет ворсистый ковер. Опять же он не поцарапает лак дорогой нынче обуви. Это важно прежде всего в машине с механической коробкой, где согласованная работа ног – первое дело.

Свою победу в «женском зачете» я посвящаю жене и 8 Марта!

ТУФЛИ ЖЕНСКИЕ ХОЧУ, РАЗМЕР 42...

Максим Сачков

Стаж вождения: 18 лет, из них на каблуках 45 минут.

Обувь: ботильоны на устойчивом каблуке.

Время прохождения дистанции: в ботинках – 21 минута 10 секунд; в туфлях – 21 минута 39 секунд.

«Чур мне вот эти!» – я буквально вырвал из рук коллеги черные туфельки с сиреневыми полосками. Фасон и расцветка устраивают, каблук удобный, широкий. И, главное, размерчик мой, на шерстяные гольфики не жмут. Не на чулки же надевать – на дворе-то мороз.

Ходить непривычно, высоковато, – будто сменил легковушку на вседорожник. Клиренс больше, а с ним и центр тяжести поднялся: надо быть осторожнее на поворотах. Да и динамический коридор серьезно увеличился: с трудом попадаю в дверные проемы. Но постепенно адаптируюсь, будто в автомобиле с неважной эргономикой и невнятной управляемостью. Шажок, для устойчивости, покороче, на разгоне вес переносим на носки, а тормозим каблучками... За руль!

И кто сказал, что в туфлях неудобно водить автомобиль? С каблуком не приходится высоко задирать носок и выворачивать ступню при нажатии на педали. Да и проще крутить ногу на пятке, перенося с газа на тормоз. Разве что подошва поуже... Но к этому быстро привыкаешь. Вспоминал про каблуки, лишь когда покидал автомобиль. С уверенностью заявляю: ехать намного проще, чем идти. Вас интересует, доеду ли я от полигона до дома в туфлях? Запросто. Главное, чтобы полицейские по дороге не тормозили – неудобно как-то. А разницу результатов, показанных в туфлях и в нормальной обуви, списываю на погрешность измерений и излишнее волнение.

ЧЕЙ ТУФЛЯ? МОЕ!

Антон Чуйкин

Стаж вождения: 24 года, из них на каблуках 45 минут.

Обувь: классические туфли на невысоком каблуке (6 см).

Время прохождения дистанции: в ботинках – 21 минута 46 секунд; в туфлях – 21 минута 52 секунды.

Признаться, самым страшным в этом тесте оказалось вовсе не давить на педали в шпильках. Благо, у меня их всего две (я имею в виду педали; шпилек, впрочем, столько же) – коллегам привыкание далось в полтора раза сложнее.

И даже не мерзнуть на полигоне. И не ходить в чудовищно скользких туфлях по укатанному снегу. Кстати, я довольно быстро приноровился втыкать каблучки в дорогу, когда налетавший ветер надувал наши пиджаки-паруса.

Страшнее всего было зайти в первый магазин и начать примерять дамские туфли. Один я не решился бы. А втроем, ободряя друг друга, мы, думаю, оставили самые радостные воспоминания у продавщиц: «Заходите, ха-ха, еще!». Пожелание зачтем как один из итогов теста.

А ездить на каблуках... При разумной высоте шпильки отчасти даже удобнее, чем любая иная обувь: вращаясь на тонком каблуке, туфля позволяет легко и просто переносить ногу с газа на тормоз и обратно. Знаете, почему я проиграл сам себе 6 секунд? Столько понадобилось, чтобы выкинуть резиновый коврик. Это я придумал накануне, и очень горжусь: каблуку ничто не мешало и задник обуви не поцарапался.

В общем, не уверен, что мои лиловые с искрой туфли кому-нибудь отдам. Пригодятся самому, и не только как сувенир.

КОЛЕСА ИЛИ КРЫЛЬЯ?

Знаете, какая эмблема у автомобильных войск? Колеса с крыльями! Не потому ли снова и снова пытаются сравнить автомобиль и самолет: то заставляют их вместе разгоняться по взлетной полосе, то пробуют отбуксировать тяжеленный «Боинг» крошечным на его фоне «Туарегом». Насколько все это сложно (и сложно ли вообще), разобрался **Алексей Воробьев-Обухов**.

«Торнадо» все-таки обставил «Ревентон», но лишь после взлета. Не считается!

НА ВЗЛЕТ!

Одна из широко рекламировавшихся гонок с участием автомобиля и самолета – заезд «Ламборгини-Ревентон» и истребителя «Торнадо». Понятно: раз акцию затевал автопроизводитель, то и победа (по крайней мере до отрыва самолета от земли) осталась за «Ревентоном». Но могло ли быть иначе?

Сначала разберемся, как разгоняется такой суперкар. Учитывая, что мощности его V12 (640 л.с.) вполне достаточно, чтобы довести колеса до грани пробуксовки на протяжении большей части разгона, можно считать, что ускорение определяется лишь коэффициентом сцепления шин с дорогой, равным примерно 1,2. Отсюда сразу получается 11,8 м/с^2, что с учетом сопротивления воздуха дает 3,4 с до первой сотни. Как раз столько и обещает «Ламборгини». Чем больше скорость, тем сильнее сказывается возрастающее сопротивление воздуха, но оно же препятствует и самолету, так что для сравнения это не принципиально.

А вот разгон аэроплана практически не зависит от трения шин о бетонку – успех определяется соотношением его массы и тяги двигателей. Конкретно у «Торнадо» два реактивных мотора RB 199-34Mk выдают вместе

За рулем спорткара штатный тест-пилот «Ламборгини» – в этом немалая доля успеха рекордного заезда.

МАНИЯ ВЕЛИЧИЯ

Автомобили множество раз соревновались с самолетами в быстроте разгона, причем с переменным успехом. Как следует из наших подсчетов, здесь все зависит от выбора участников гонки. Вот несколько примеров.

В 1931 году «Альфа Ромео-8С 2300» проиграл пару секунд биплану «Капрони-100».

В 1981 году Жиль Вильнёв обогнал на «Феррари-126 СК» истребитель F-104 «Старфайтер».

В 1994 году «Ламборгини-Дьябло» сделал аж пять пассажирских лайнеров, но проиграл «Эйрбасу-А300» и «Дугласу DC-10».

В 2003 году Михаэль Шумахер обошел «Еврофайтер-2000 Тайфун» на «Феррари F2003-GA».

В 2005 году «Додж-Вайпер SRT-10» обогнал F16, взяв реванш за проигрыш 2003 года.

В 2006 году «Ауди-R10 TDI» уступил всего 0,1 с истребителю «Хэрриер-GR7».

В 2007 году «Спайкер F8-VII» продул заезд истребителю F16.

В 2007 году «Бугатти-Вейрон» уступил F16 на дистанции в одну милю.

В 2008 году болид Формулы-1 «Лола Зитек» обошел на взлетной полосе «Боинг-777».

Лилипут против великана. Зрелище впечатляет, но, как ни странно, ничего особенного!

в режиме форсажа 147 000 Н, а без него – 81 000 Н. Что касается массы, тут остались вопросы: залитый топливом под завязку «Торнадо» тянет на 28 т, тогда как почти пустой весит лишь 14,5 т. Каким он взлетал в ходе рекордного заезда, неизвестно, так что прикинем два значения ускорения: 5,25 м/с^2 и 10,1 м/с^2 соответственно. Как видите, даже в худшем случае «Ламборгини» было вполне по силам обогнать истребитель. Особенно на первом этапе, поскольку на полную тягу двигатели истребителя выводят лишь после отдачи тормозов, а это занимает некоторое время. Обставить же полностью заправленный «Торнадо» смогли бы и куда менее заряженные авто, способные набрать первую сотню быстрее чем за 5,3 с. Ну а соревноваться с пассажирским «Боингом» по плечу и вовсе гражданским авто, набирающим сотню секунд за девять.

«Ауди-Q7» мог бы таскать «Суперджет» хоть каждый день, но, говорят, в этом случае фирма не подтверждает трехлетней гарантии.

СВОЕ ВЕЗУ С СОБОЙ

Наверное, именно поэтому удел воздушных тяжеловозов – играть роль не гоночного болида, а прицепа. Так, широко известен трюк с буксировкой «Боинга-747» «Фольксвагеном-Туарег V10 TDI». Выглядит весьма впечатляюще. Но физики опять побьют лириков. Если накачать авиационные шины до 8 бар и поставить их на ровный бетон (не асфальт!), то коэффициент трения качения может составить всего около 0,0022 (обычно в несколько раз больше).

Тот «Боинг» весил 155 т, так что получаем необходимое усилие в 335 кгс. Конечно, «Туарег» сможет его развить. Но прежде чем катить самолет, необходимо стронуть его с места, а это требует большего начального усилия. Поэтому в серийный «Туарег» внесли ряд конструктивных изменений. Во-первых, установили главную передачу 4,56 вместо 3,27. Во-вторых, в багажник загрузили 4,3 т балласта. Самолет послушно последовал за автомобилем без всякой пробуксовки последнего. ЗР

Смотрите на iPad:
Полицейский смотр в слайдах

ОРУЖИЕ ВОЗМЕЗДИЯ

Изучая полицейские автомобили, вы получите полное представление о новинках мирового автопрома. На экскурсию по всемирному виртуальному автосалону приглашает **Алексей Воробьев-Обухов**.

Иногда на службу в полицию призывают модели, которые еще не продаются. Думается, причина в совпадении интересов полицейских департаментов и пиар-служб автопроизводителей. Первым такие новинки поднимают престиж, да и просто по-человечески интересно быть на пике моды. Вторые получают своеобразную рекламу своих достижений: автомобили в боевой раскраске всегда привлекают внимание. И потребитель смекает: раз уж они выдерживают экстремальные нагрузки в полиции, значит, в повседневной жизни и подавно надежны.

Конечно, не во всех странах применяют такой подход к комплектованию полицейского автопарка. Наиболее продвинутыми в этом отношении оказываются англичане и американцы: тут можно встретить автомобили, казалось бы, вовсе не пригодные для несения службы. Например, крошку «Смарт» или электромобиль «Мицубиси i-MiEV». Впрочем, никто и не утверждает, что таких большинство среди патрульных авто. Но присутствие обозначено, а передача полицейским подобных новинок всегда обставляется с помпой. Заглянем и мы в полицейские гаражи в поисках любопытного.

Отдадим должное истории вопроса: перед нами полицейский «Форд-Т» примерно из 1915 года, с «обезьянником» для задержанных. Сейчас решение выглядит, конечно, весьма наивно, но в свое время было весьма прогрессивным.

Заключенных в Австралии перевозят с определенным шиком. Если, конечно, их везет экстремальный фургон «Холден» – с 307-сильной «восьмеркой», разгоняющей машину до 200 км/ч.

Автомобиль быстрого реагирования (Rapid Response Vehicle) на базе английского суперкара «Капаро-Т1» служит в Лондоне. Он и в самом деле быстр: до сотни (не километров, а миль в час!) разгоняется за 5 с, максималка – 320 км/ч.

Оборудованию полицейских авто уделяется самое серьезное внимание. Например, в Англии важно иметь всё для быстрого оформления и разруливания ДТП, что подтверждает начинка этого «Форда-Гэлакси».

В Италии уже не первый год сотрудники дорожной полиции догоняют нарушителей на быстром «Ламборгини-Гайардо». Скорость нужна не только для погони, но и для оперативного оказания помощи пострадавшим в авариях: на борту «ламбо» имеется портативный набор для реанимации.

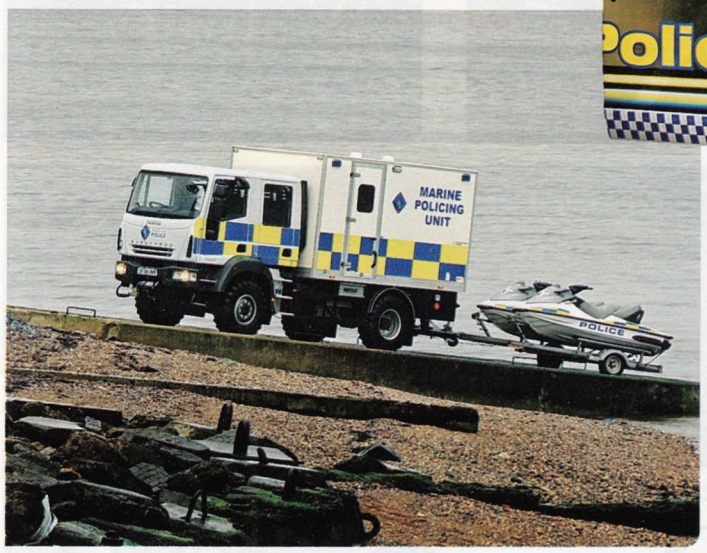
В США полицейский «Форд-Интерцептор» оборудован с другим уклоном: здесь сплошь компьютеры для доступа в базы данных и непременно – пара ружей крупного калибра в специальных зажимах.

Не отстает от прогресса и полицейский департамент Нью-Йорка: сюда недавно переданы 70 гибридов «Шевроле-Вольт». Не менее самого́ автомобиля любопытен девиз американских копов: «Деликатность, профессионализм, уважение».

Электрический «Мицубиси i-MiEV» не портит воздух английской столицы и может подкрасться к преступнику совершенно бесшумно. Скорость здесь дело второстепенное. А новизна техники – налицо!

В «Шевроле-Каприз» 2012 года интересен мощнейший кенгурин, служащий для тарана автомобиля злоумышленников. Любопытно, что в основе модели лежит опять австралийский «Холден».

«Хаммер-Н3» подойдет для патрулирования только в стране с дешевым бензином и широкими улицами и дорогами. В Австралии хватает и того и другого. На крыше целый букет из видеокамер: они записывают круговую панораму происходящего.



Порядок необходим не только на дорогах, но и на воде. Его блюдет морская полиция, оснащенная быстроходными гидроциклами и мощными полноприводными тягачами на базе «ИВЕКО-Еврокарго» для их перевозки по суше.

В Венгрии полицейские предпочитают отечественные машины. Например, «Ауди-ТТ», который собирают исключительно на венгерском заводе концерна «Фольксваген». Спецсигналы размещены в особо плоском корпусе, чтобы в наименьшей степени влиять на аэродинамику спорткара.

ДВОРЕЦ ЗОЛУШКИ

«Очень вредно не ездить на бал, когда ты этого заслуживаешь...» Чтобы увидеть место, где Золушка впервые встретила принца, **Михаил Колодочкин** помчался в Рязанскую губернию.

Цитаты из знаменитой ленфильмовской «Золушки» образца 1947 года можно вспоминать долго. «А еще корону надел!», «Я не волшебник, я только учусь...» – ну, кто больше? Десяток-другой автор берется вспомнить с ходу, но – не сейчас. Мы едем на бал!

Увы, никакого бала в Кирицах сегодня не будет. Но при сознании того, что где-то под Рязанью до сих пор стоит самый настоящий дворец, за колоннами которого бедная Золушка пряталась от прекрасного принца, потеряв перед этим на ступеньках туфельку, воображение включается на всю катушку. Катим по М5 от Москвы до Рязани, дальше еще полсотни километров в сторону Шацка, а после речки Прони надо посматривать налево... Ого!

На что это похоже? На дворец Белоснежки в Диснейленде? Нет, разве что по ощущению сказки. К тому же там – муляж, неправда! А здесь, в Кирицах, каким-то чудом сохранился (вернее, почти сохранился) настоящий, не бутафорский дворец. С многоарочным каменным мостом, пандусами, беседками, башенками. Как все это не растащили на кирпичи – уму непостижимо.

Сворачиваем к замку и метров через триста паркуемся... Сохранилось, конечно же, не все. «Сказочное свинство» смутной эпохи и здесь постаралось вовсю: исчезли пруды, бронзовые кентавры, висячие парковые мосты. Встречается и неуместный новодел вроде скульптур типового дедушки Ленина и его внучат при галстуках. Однако и того, что осталось, вполне достаточно, чтобы утратить чувство реальности и времени. Приезжайте и посмотрите сами.

НОВЫЕ РУССКИЕ: ГРУСТНАЯ СКАЗКА

Если кого-то и стоило называть новыми русскими, так это фон Дервизов. И без сарказма, а с уважением. История – сказочная: лет триста назад в Россию на заработки приехала из Гамбурга семья по фамилии Визе. Дела пошли настолько успешно, что о возвращении на родину и мыслей не возникало. Император Петр III успел до своего свержения присвоить главе семейства дворянское звание: так впервые прозвучала знаменитая фамилия фон Дервиз.

Когда-нибудь спросят: «А что вы, собственно, можете предъявить?». И никакие связи не помогут сделать ножку маленькой, душу – большой, а сердце – справедливым.

Из фильма «Золушка»

Зверушки натерпелись за долгую жизнь и теперь ждут, когда им починят рога. Заметим, что по пандусам легче передвигаться не только в каретах, но и в инвалидных колясках. Здесь это важно.

Возрождение? Да, причем в самых разных формах.

Сюда руки реставраторов еще не дотянулись. Но можно включить воображение.

Позднее Павел Григорьевич фон Дервиз увлекся железнодорожным строительством: Московско-Рязанская дорога появилась на свет только благодаря его предпринимательскому таланту! Затем Рязанско-Козловская (до современного Мичуринска). Его называли русским Монте-Кристо: реализованные на практике проекты приносили ему сумасшедшие деньги. При этом Павел Григорьевич мечтал жить и работать только в России, используя заработанные капиталы на благо Отечества. Это его слова: «Я русский, родился в России, люблю Россию...» Но тут судьба решила зло пошутить: детей фон Дервиза поразил костный туберкулез.

Фон Дервиз сражался за них до последнего. Русаковская больница в Москве – тоже его детище. Увы, смерть детей отец пережить не смог. И здесь начинается полная мистика: ну кто мог знать, что в 1938 году в сказочном дворце фон Дервизов откроют... детский туберкулезный санаторий! В котором и сегодня успешно лечат тот самый недуг.

Судьба оставшихся в живых наследников сложилась по-разному. Павел фон Дервиз разводил тяжеловозов, верховых и рысистых лошадей: на его скакунах блистала русская гвардия. Мало того, помещик и крупнейший конезаводчик неожиданно для всех стал

На правах рекламы

БЮРО ПУТЕШЕСТВИЙ
За рулем
105082, Москва, ул. Бакунинская, д.72
т. 961 11 51, т/ф 961 11 50
http://travel.zr.ru,
e-mail: turburo@zr.ru zrtravel@zr.ru

ПОЕХАЛИ С НАМИ!
ТУРЫ НА СВОИХ АВТОМОБИЛЯХ

ТУР В КАВАЛЛИНО
(рядом с Венецией)
Польша – Прага (2 ночи) – Каваллино (неделя на море) – Вена (2 ночи) – Венгрия
от 19 200 руб.

ТУР В ТЕРРАЧИНА
(между Римом и Неаполем)
Венгрия – Вена (2 ночи) – Верона (1 ночь) – Террачина (неделя на море) – Милан (1 ночь) – Дрезден (2 ночи) – Польша
от 26 600 руб.

ТУР В БОЛГАРИЮ
(неделя на море)
от 8 250 руб.

СКАНДИНАВСКИЕ КАНИКУЛЫ
Хельсинки (2 ночи) — Стокгольм (2 ночи) — паром Турку — Стокгольм — Турку (2 ночи)
от 17 100 руб.

БЛИЦ-ТУР В ЕВРОПУ
Будапешт (1 ночь) — Вена (2 ночи) — Прага (3 ночи) — Дрезден (1 ночь)
от 15 880 руб.

разработка индивидуальных маршрутов

преподавать математику в им же учрежденной гимназии. Но конец его жизни был грустным: тихий сельский учитель, отказавшийся в свое время покинуть Россию, скончался в 1943 году, до последних дней трудясь над новым учебником математики.

А вот Сергей фон Дервиз вовремя почуял неладное и заблаговременно перебрался с семейством в Париж. Но именно он оставил нам на память дворец-замок, прославивший никому тогда не известного архитектора Федора Шехтеля.

УЛИЦА ФОН ДЕРВИЗА

«Связи связями, но совесть тоже надо иметь» – именно так сказочный король высказался в адрес жадной и злой лесничихи. Вряд ли ее современные потомки поймут, что такое совесть и почему талантливые предприниматели прошлых лет вкладывали деньги в Россию. Впрочем, будем оптимистами. Сегодня чудо-дворец отреставрирован, и в нем живут не депутаты или наркодельцы, а выздоравливающие малыши. Думаю, это порадовало бы тех, чье имя носит улица, на которой стоит чудо-замок. ЗР

Заросший, полуразрушенный волшебный мост сражается со временем. Чтобы перебраться на другой конец, нужно... обойти его по зарослям оврага! Тех, кто решит двигаться поверху, злой волшебник готов наказать.

Примерно за такой колонной пряталась Золушка, когда ее карета превращалась в тыкву.

Огромный орел прилетел сюда и прикинулся консолью, чтобы поддержать маленький балкончик.

Говорят, что когда-то у основания лестниц на пьедесталах сидели кентавры. А старые фото это подтверждают. И Золушка, и Монте-Кристо могли спуститься вниз, к прудам, – за ними был фруктовый сад.

Смотрите на iPad: экспедиционный дневник в подробностях

ДУХИ ЮЖНОЙ АФРИКИ

В качестве жертвенного приношения они особенно любят шины, убедился **Антон Чуйкин** во время четырехдневного путешествия по ЮАР в рамках теста вседорожных «фольксвагенов».

ДЕНЬ ПЕРВЫЙ: яркий песок Атлантиса – первые приключения с колесами – опасные дюны – а ну-ка, подними!

Колесный дух витал над экспедицией все четыре дня. На картинке, правда, не он, а коллега, спускающий колеса по предложенной нашими проводниками схеме: нажать вентиль и подержать одну минуту. Поневоле вспомнил загадку: «Что такое: без четверти два все время? – Это манометр!». Стравив давление примерно вдвое, до одной с чем-то атмосферы, и включив пониженную передачу, мы отправились покорять белые пески Атлантиса.

«Фольксваген-Туарег», на котором мы отправились искать приключений: 3-литровый дизель V6, 240 л.с., 8-ступенчатый автомат, 2100 кг снаряженной массы, разгон до сотни за 7,8 с, максималка 218 км/ч. Никакой специальной подготовки, все штатное, включая офроуд-пакет, то есть, по сути, двухступенчатую раздатку. Любопытно, что под надписью *Goodyear* (на крыле) я нашел шины «Бриджстоун».

Дюны действительно оказались из совершенно белого песка. Для уверенного движения по нему достаточно соблюдать два правила: не покидать колею и не лезть на рожон. Все-таки «туареги» обуты в самые обычные шины, поэтому двигаться по кем-то уплотненной тропке намного легче, чем по песчаной целине. А главное – яркий белый покров скрывает рельеф, вместо ожидаемого плавного перевала можно запросто выскочить на острый гребень и сверзиться под откос.

Пески остались позади, время восстановить нормальное давление в колесах. А компрессор-то – будто локоть, поди укуси! Спицу (не ступицу!) запаски крепко держит болт «на 13», а ключа, разумеется, нет. Хотя почему «разумеется»? Просто надо уметь искать: головка «на 13» спрятана с обратной стороны заглушки, красующейся в центре. Впрочем, пока я ее нашел, колеса уже надули из соседней машины, где компрессор и запаска лежали в метре друг от друга...

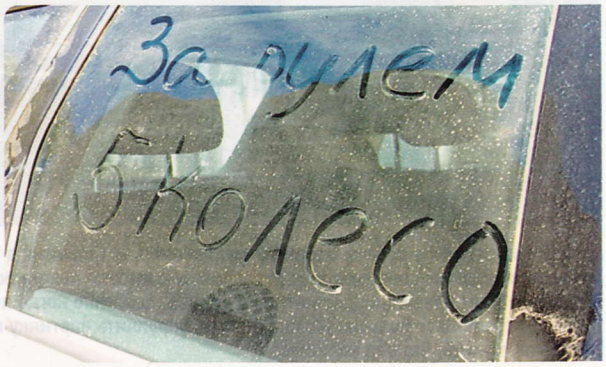
Обычно интерьер фотографируют без всего лишнего, но в данном случае салон нечто большее – почти наш дом на несколько дней. Вот отличия от обычного автомобиля. Рации – обязательно. Причем лучше с автономным питанием, чтобы фотограф не надрывался, крича водителю: «Подвинь машину вон к тому живописному камню!». Фотоаппарат, авторучка, не попавший в кадр блокнот и диктофон – чтобы было о чем рассказать и что показать. Вода (показан лишь малый запас). Всё, «Туарег» готов к путешествию в пустыню и буш. Ах да, еще руль справа – с учетом левостороннего в ЮАР движения.

ДЕНЬ ВТОРОЙ: «большая пятерка» – живопись на камне и стекле – пыль и гигиена.

Обычный транспорт для сафари (это отнюдь не охота, а зоологическая экскурсия по заповеднику) – совсем не «Туарег», а «Ленд-Ровер», оборудованный амфитеатром сидений, с одеялами (на рассвете-закате сильно холодно). Группами по 10–12 человек туристы в сопровождении проводника отправляются на поиски «большой африканской пятерки», в которую входят лев, слон, носорог, буйвол, леопард. Хотя, на мой взгляд, грация жирафа и скорость гепарда, изящество газели и самоуверенность зебры заслуживают не меньшего внимания.

С утра мы попросили помыть машины, но через пару часов они уже покрылись пылью, став немного мольбертами. К чести «туарегов» надо сказать, что пыль, которая, казалось, была везде: в дверных проемах, на моторе, на стеклах, – дальше уплотнителей попадала только на ботинках экипажей. Потом к ней привыкли и больше такими глупостями, как автомойка в буше, не занимались. Думаю, те же «дефендеры» моются только в сезон дождей, а сейчас только отряхиваются, на манер животных.

Если вам тоже кажется, что здесь изображены две дамы в платьях и темных чулках где-то на рауте, не заблуждайтесь: наскальному рисунку, по разным оценкам, до 12 тысяч лет, мы видим не столько краски, сколько их следы, причудливо трансформировавшиеся в современные фигуры. Замысел древнего художника мы едва ли угадаем, но вот почувствовать его настроение можно, прикоснувшись рукой к камню, прохладному и одновременно хранящему тепло близкого очага. Наши обои вряд ли будут изучать так же, хоть через год, хоть через 20 тысяч лет.



ДЕНЬ ТРЕТИЙ: как живут бушмены – дух солярки – послать гонца.

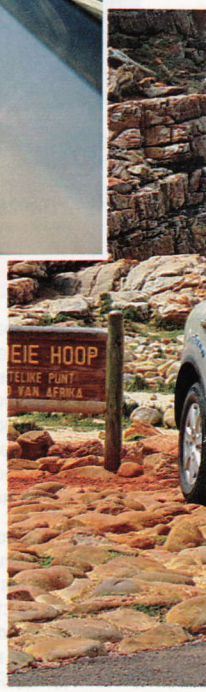
Перед тем как вернуться на немного подзабытый асфальт, заглянем в данные борткомпьютера. Недурно: мотор тарахтел едва ли не целыми днями (систему «старт-стоп» мы отключили, чтобы хорошо работал кондиционер), а расход вышел невеликий – 12,4 л дизтоплива на 100 км. С 85-литровым баком можно довольно смело делать дальние вылазки в буш, пустыню и иные дикие места, до 340 км в один конец. Если, конечно, придерживаться нашей тактики: не гарцевать, но и не плестись.

Автомобиль не в засаде, а около домика, выстроенного на манер жилища бушменов. Внутри все по-современному, а снаружи крытое травой жилище выдаст разве что наш «Туарег». Его пока не коснулись проблемы с колесами, с которыми столкнулись другие машины экспедиции...

В буше повредить колесо недолго – здесь полно острых камней, грозящих боковинам гражданских покрышек. Есть и экзотика в виде саморезов, неизвестно как попавших на африканские тропы. Как бы то ни было, с утра охромел один «Туарег», а ближе к обеду – второй. Ковыляем дальше на докатках, отправив напрямик к конечному пункту гонца с заданием купить пару шин. А лучше тройку – мало ли что.

ДЕНЬ ЧЕТВЕРТЫЙ: смотри в оба! – зеркало и шиномонтаж – добрая надежда – последняя месть.

Один из режимов работы бортовых видеокамер, встроенных в зеркала и под эмблемами спереди и сзади, моделирует портрет машины с высоты полета если не птицы, то курицы. Очень помогает правильно держать траекторию, особенно когда колес уже мало, а камней по бокам тропки все больше. Можно, кстати, укрупнить картинку с одной из камер, чтобы детально изучить, что под колесом.



Вот и наш автомобиль получил пробоину! Один из духов вуду явно наслал порчу на колеса. Микропорез на боковине пока позволяет ехать в обычном режиме. Пассажиру, то есть мне, пришлось настроить левое зеркало, чтобы периодически поглядывать, не «садится» ли колесо. Обошлось, дотянули до финиша, где нас очень кстати ждали новые шины, шиномонтаж и прочие прелести цивилизации.

Вот, кстати, одна из них: знаки «Автостоп запрещен» и «Частный извоз запрещен». Почему с этим борются в Южной Африке, могу только предполагать: чтобы одни не голосовали, а другие не останавливались на обочинах федеральных трасс.

Финиш, мыс Доброй Надежды, куда успешно привезли нас «туареги», сделав круг в несколько сотен километров по Южной Африке. Здесь уже бывали многие экспедиции, но, если не ошибаюсь, только наша прошла маршрут, включающий в себя и асфальт, и грунтовые дороги, и грейдеры, на обычных, никак не подготовленных специально автомобилях. Не самое великое достижение, вы скажете? Вероятно, но именно «Туарег» дал нам возможность смотреть вокруг, сам же внимания не привлекал. Это и есть его главное достоинство – просто автомобиль.

P.S. По дороге с мыса Доброй Надежды в Кейптаун один из «фольксвагенов» пробил очередное колесо.

На правах рекламы

ContiTech Специалист по технологии каучука и пластмассы | Power Transmission Group

Выигрышный привод

Отличительные преимущества приводных систем компании ContiTech:

- качество продукции
- полная программа для легкового и коммерческого транспорта
- активная поддержка продаж и СТО
- техническая горячая линия и обучение специалистов

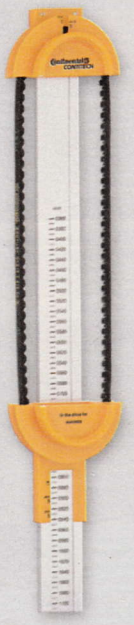
«Выигрывать за счет привода» - это девиз, который обеспечивает успешные перспективы не только нам, но и нашим партнерам.

Полный ассортимент высококачественных продуктов:

- зубчатые ремни
- клиновые и поликлиновые ремни
- комплекты

Актуальные темы и техническая информация для организации продаж и СТО

Прибор для измерения длины клиновых и поликлиновых ремней



Электронный прибор для измерения натяжения зубчатых ремней (BTT)

Механические приборы для проверки натяжения ремней

Реклама

Приводные ремни ContiTech, Германия
Представительство
ул.Станиславского, д. 21, стр.1
109004 Москва
тел.: (495) 663 88 34
факс: (495) 663 88 35
www.contitech.ru

Continental CONTITECH

Steyr
220
LV BH-1223

ПРОЩАЙ, ОРУЖИЕ!

Это имя знают многие технари, а вот пообщаться с живыми автомобилями довелось далеко не каждому. Удача улыбнулась **Сергею Канунникову**. Фото **Георгия Садкова**.

Яркое солнце, роскошные клумбы, нарядные ампирные фасады – все это как нельзя лучше гармонирует с моим кабриолетом. В таких цветах он особенно привлекательный и доброжелательный, анфас – еще и немного удивленный. Этот «Штайр-220» никак не ассоциируется с местом и временем рождения. Ведь на свет он появился в 1939-м, в Австрии, уже ставшей частью Третьего рейха...

Это государство для большинства из нас – тихая, чистая, зеленая страна с живописными лужайками и старательно охраняемой архитектурой. Если набрать в поисковике прилагательное «венский», в первую очередь получите «вальс» и «бал». Кто-то еще вспомнит шницель, ну а некоторые – оперу. Лишь у немногих Австрия ассоциируется с автомобилестроением. А ведь между двумя мировыми войнами там строили автомобили самых разных классов. В том числе «штайры».

Оружие в Штайре, городке при слиянии одноименной реки и Энса (примерно в 160 км от Вены), делали еще с XIX столетия. А после Первой мировой, с падением спроса, решили заняться автомобилями. У истоков стоял не кто-нибудь, а один из самых знаменитых конструкторов Европы – Ганс Ледвинка.

К середине 1930-х сильнейшие австрийские автопроизводители слились в мощный концерн «Штайр-Даймлер-Пух». Завод в Штайре выпускал к тому времени гамму вполне передовых машин, среди которых была средняя по размерам и цене модель 220, дебютировавшая в 1937-м на дорогах еще независимой Австрии.

Эмблема с луком и стрелой – символ оружейной истории компании.

Стеклоочистителями командует электромотор, закрепленный прямо на стекле.

Даже начертание названия в те годы выбирали с душой.

ДАВАЙ ДРУЖИТЬ!

Характер кабриолета вполне соответствует внешности – удобный и покладистый в управлении. Как и у всех европейских машин того времени, в ширину салон не велик, но за рулем сидеть удобно. Да и сзади жить можно. Но в пижонском кабриолете основные места все же передние.

Руль у «Штайра» неожиданно легкий (конечно, с поправкой на нормы того времени). Тормоза – гидравлические, но по нынешним меркам слабенькие. Верхнеклапанный двигатель, электрический стеклоочиститель, 12-вольтовое электрооборудование – вполне современный на момент производства автомобиль. Стоил такой кабриолет удивительно недорого: в Германии – 6900 рейхсмарок. Близкий по характеристикам (2,3 л, 55 л.с.) и размерам «Мерседес-Бенц 230» обходился в 7500 марок.

Плавность хода у «Штайра» отменная. По шоссе на скорости 80 км/ч машина на независимых подвесках (сзади популярные у немецких и австрийских инженеров качающиеся полуоси и пружины) плывет, как яхта по спокойному морю. Это качество и сегодня, а уж в 30-х и подавно, большинству владельцев важнее резких реакций на руление. «Штайр» все время кажется каким-то особенно послушным и дружелюбным. Ему бы родиться в другое время... Или хотя бы в другом месте.

УРОЖЕНЕЦ ВЕРХНЕЙ АВСТРИИ

«Штайр-220» в 1937 году сменил в производственной программе модель 120. Мощность мотора объемом 2,3 л увеличили на 5 сил – до 55 л.с. Коробка – четырехскоростная, с синхронизаторами на высших передачах. Модель выпускали с кузовами четырехдверный седан, двух- или четырехместный кабриолет. Заказные кабриолеты строило также дрезденское ателье «Глезер». Производство прекратили в 1941-м. Всего собрали 5900 «штайров-220», больше всего в 1939-м – 1822 экземпляра.

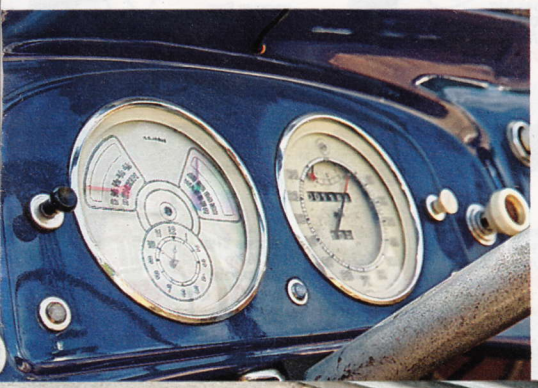
СТРЕЛА И КРЕСТ

Город Штайр, помимо оружия, автомобилей и моторов, известен тем, что в нем некогда жили композиторы Франц Шуберт и Антон Брукнер, а также какое-то время учился Адольф Гитлер. Именно здесь произошли столкновения социал-демократов и христианских социалистов, в немалой степени приведшие к аншлюсу Австрии в 1938 году. А в год рождения этого кабриолета, в 1939-м, советская и немецкая империи уже заключили договор о дружбе. СССР ввел войска в Польшу, дабы «восстановить... порядок и спокойствие, нарушенные распадом польского государства». Будто оно само распалось, а не исчезло под натиском танков с крестами, пересекшими его западную границу.

Австрия уже тоже жила по другим законам. Евреи, уплатив нацистам откупные, бежали из страны музыки, венских сладостей и классных автомобилей. Оставшихся ждали концлагеря...

Но завод в Штайре пока еще делал легковые машины с элегантной эмблемой, напоминавшей об оружейном происхождении фирмы. Во второй половине 1930-х спрос в Европе на эту продукцию вновь стал расти. Последние 750 машин модели 220 изготовили уже в 1941-м. Остальные легковые «штайры» к тому времени с производства уже сняли, да и прочие автозаводы рейха перестали выпускать гражданские машины, сконцентрировавшись на военной продукции.

В мае 1945 года в Штайре встретились советские и американские части. До этого город сильно бомбили, ведь он был одним из промышленных центров рейха. Потом у завода началась новая история. Он делал автомобили по лицензии «Фиата», армейские машины, а позднее (и по сей день) знаменитые «гелендевагены». Нам же австрийское имя знакомо



Приборы не только светлые, но и оригинального дизайна.

Запирающаяся рулевая колонка – норма для многих австрийских и немецких машин того времени. Пуск мотора – кнопкой.

Сиденья в машине неродные, поскольку в ней нередко возят молодоженов. Оригинальные владелец хранит в гараже. А вот удивительно красивый руль – аутентичный.

еще и по оригинальным дизельным моторам, не прижившимся на моделях ГАЗа.

Многие довоенные «штайры» вместе с десятками тысяч иных автомобилей трофеями поехали в СССР. В некогда популярном сериале «Вариант «Омега», действие которого происходило в Таллине, снимали два похожих кабриолета, на них ездили «офицеры абвера». Но до наших дней «штайров» дошло совсем немного.

Автомобили, как и люди, вызывают при близком знакомстве разные чувства. Скажем, огромные предвоенные лимузины – почтение и даже трепет. Словно перед тобой пусть и отставной, но диктатор. Интересно общаться с «молодыми повесами» – элегантными, эпатажными кабриолетами и родстерами. Компактные народные машины напоминают немного замученного, но не теряющего оптимизма отца семейства. А этот кабриолет почему-то сразу показался другом – улыбчивым, но не навязчивым, сохраняющим чувство такта и достоинство.

Хорошо, что этот «Штайр» пощадили катаклизмы XX столетия, что он попал в умелые руки того, кто знает толк в подобных вещах. И то, что мне удалось с ним познакомиться, тоже здорово. Я очень доволен, да и он вроде не в обиде. ЗР

Редакция благодарит Эдгара Гасунса за предоставленный автомобиль и помощь в организации съемки.

Для двухдверного автомобиля пространства сзади не так уж и мало.

В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ:

«ТОЙОТА-КЭМРИ»

набирает ход: заказов собрала больше, чем иные конкуренты в бизнес-классе. Причина лишь в том, что модель более новая? Сравним ее в большом тесте с «Фольксвагеном-Пассат», «Фордом-Мондео», «Пежо-508».

ЖЕНЕВСКИЙ АВТОСАЛОН

Здесь красовалось немало машин, нацеленных на российский рынок, в том числе и «Форд B-MAX».

«МИЦУБИСИ i-MiEV»

проверим при –25 °С. Проедет ли электромобиль по морозу обещанные 160 км?

«ШКОДА-СИТИГО»,

клон городского «Фольксвагена-Ап», появится в России уже летом. Производитель намекает на доступную цену – в районе 350 тысяч рублей – и рассчитывает на высокий спрос. Журналист ЗР полагает иначе.

«ЛАДУ-ЛАРГУС»

ждем давно: АВТОВАЗ целых три года готовился к выпуску первой иномарки. В апреле она пойдет в продажу.

«СОБОЛЬ 4×4»

с дизелем «Камминс» появился лишь в прошлом году, а в этом получил пакет обновлений.

«ЗА РУЛЕМ»

дарит **«ЛАДЫ-ГРАНТА»**. Нам чрезвычайно приятно вручить ключи от пяти призовых автомобилей счастливчикам из жюри Гран-при-2012 и пожелать им счастливого пути.

ПОПРАВКИ.
В ЗР, 2012, № 2, на с. 28 по ошибке назвали Юлию Мальину Анастасией, а на с. 167 в подписи к снимку концепта PX-MiEV вместо «Субару» следует читать «Мицубиси». Приносим извинения.

ВИДЕОРЕГИСТРАТОРЫ

у автомобилистов по-прежнему в почете. Тестируем сейчас дорогие гаджеты – ценой от 10 тысяч рублей.